

Infrastruktuurin ohjaama -

Espoolaisen identiteetin kehitys 1970-luvulta 2000-luvulle

Sami Salomaa

Helsingin yliopisto
Valtiotieteellinen tiedekunta
Talous- ja sosiaalihistoria
Pro gradu -tutkielma
Huhtikuu 2019



Tiedekunta/Osasto – Fakultet/Sektion – Faculty Valtiotieteellinen tiedekunta		Laitos – Institution – Department Politiikan ja talouden tutkimuksen laitos	
Tekijä – Författare – Author Salomaa, Sami			
Työn nimi – Arbetets titel – Title Infrastruktuurin ohjaama – Espoolaisen identiteetin kehitys 1970-luvulta 2000-luvulle			
Oppiaine – Läroämne – Subject Talous- ja sosiaalhistoria			
Työn laji – Arbetets art – Level Pro gradu -tutkielma		Aika – Datum – Month and year huhtikuu 2019	Sivumäärä– Sidoantal – Number of pages 98 s.
Tiivistelmä – Referat – Abstract			
<p>Tutkimuksessa tarkastellaan espoolaisen identiteetin muodostumista 1970-luvulta 2000-luvulle. Espoo muuttui kaupungiksi vasta vuonna 1972, mutta sen historia ulottuu aina 1400-luvulle. Viidensadan vuoden aikana alueelle ei kuitenkaan kehittynyt yhteistä keskustaa. Vuoteen 1972 mennessä Espoo perustui neljään asutuskeskukseen, jotka olivat Muuralan alue, Kivenlahden alue, Tapiola sekä Leppävaara. Näistä Tapiolan ja Leppävaaran keskukset olivat itsenäisiä alueita ja ne olivat aikaisemmin pyrkineet eroamaan Espoon kunnasta. Lopulta molemmat keskukset pysyivät Espoossa, mutta kehitys oli vaikuttanut heikentävästi yhtenäisen espoolaisuuden syntymiseen. Espoon sisällä oli paljon vahvempia kaupunginosaidentiteettejä, eikä näitä identiteettejä yhdistänyt yhteinen espoolainen historia. Tässä tutkielmassa esitetään, minkälaiseksi alueidentiteetti kehittyi näistä lähtökohdista.</p> <p>Tutkimusaineisto koostuu Espoon paikallislehden, Länsiväylän vuosikertoista neljältä eri vuosikymmeneltä. Aineistoon on valittu kolme peräkkäistä vuotta kultakin vuosikymmeneltä (1971-1973, 1981-1983, 1990-1992 ja 2001-2003). Aineisto on koottu manuaalisesti Kansalliskirjaston mikrofilmeistä. Länsiväylä-lehdestä on valittu suurimpia diskursseja, joissa on viitattu espoolaisuuteen ja lisäksi lehden vuosikertoista on valittu kaikki espoolaisuudesta itsestään kertoneet artikkelit. Yhteensä artikkeleita valikoitui 1397 kappaletta ja ne koostuivat niin pääkirjoituksista, uutisista kuin mielipidekirjoituksista.</p> <p>Espoolaisen identiteetin havainnoimiseksi aineisto teemoitetaan ja analysoidaan esiin nousevien suurimpien keskustelujen osalta. Analyysin pohjana hyödynnetään diskurssianalyysejä sekä sosiaalista konstruktionismia. Sosiaalinen konstruktionismi lähtee ajatuksesta, että todellisuus rakentuu kielellisessä vuorovaikutuksessa. Tämä tarkoittaa, ettei ole olemassa yhtä totuutta, vaan se rakentuu aina suhteessa kontekstiin ja toimijaan. Siksi aineistosta nousevat teemat ymmärretään ennen kaikkea niiden luomien totuusmaailmojen mukaisesti, emmekä ole kiinnostuneita espoolaisuuden absoluuttisesta totuudesta.</p> <p>Tutkielma osoittaa, että kaupunkia perustaessa Espoon alueidentiteetti oli heikko. Alueen asukkaat eivät tunteneet Espoon historiaa ja ennen kaikkea he eivät tunteneet sitä omakseen. Aineiston perusteella 1970-luvun Espoo tarkoitti useimmille lähinnä luontoa ja maaseutua Helsingin vieressä. 1980- ja 1990-luvun alussa Espoo ja espoolaisuus saivat yhä useampia merkityksiä. Tällaisia olivat pientaloasuminen, kulttuuri, urheilu, parempiosaisuus ja autoilu. Olennaista oli, että aikaisempaan verrattuna espoolaisuudesta puhuttiin huomattavasti enemmän ja espoolaisuudella pystyttiin kokoamaan yhä useampia ryhmiä. 2000-luvulle tultaessa espoolaisuus oli saanut luonnon ja maalaismaisen lisäksi sen merkittävimmän identiteetin, teknologia-espoon. ”Hi-tech espoolaisuuteen viitattiin niin negatiivisissa, neutraaleissa kuin positiivisissa kommentteissa. Tutkielman merkittävin havainto on, että espoolaisen identiteetin rakentumisessa infrastruktuurilla on ollut poikkeuksellinen merkitys. Ensimmäinen infrastruktuuri esti yhteisen espoolaisuuden syntymisen ja sittemmin se on määrittänyt koko keskustelua espoolaisuudesta.</p> <p>Laajemmassa teoreettisessa viitekehyksessä tutkielmassa on kyse lokaalin ja globaalin välisestä jännitteestä. Globalisaation myötä maailma on siirtynyt kohti samaistumista ja siksi useat tutkijat ovat väittäneet, ettei lokaalille jää tilaa globalisaation rinnalla. Toisin sanoen on aito uhka siitä, että maailman lokaalit muuttuvat samanlaisiksi ympäri maailman. Tämän tutkielman perusteella Espoo on nimenomaan onnistunut erottautumaan globalisaation avulla. Tiheimmän verkon mahdollistamat teknologiamarkkinat ovat auttaneet asukkaitaan paremmin identifioimaan itsensä espoolaisiksi. Espoon esimerkki näyttää, että globaaleissa markkinoissa korostuu alueiden erikoistuminen. Espoolle on ollut tärkeää erottautua ennen kaikkea Helsingistä ja tämän tutkielman perusteella se on onnistunut siinä suhteellisen hyvin. Tutkielman perusteella ei silti voida sanoa, kuinka vahva espoolaisuus oli 2000-luvun taitteessa. Tämä johtuu alueellisen identiteetin moniulotteisuudesta. Tulevaisuudessa Espoon alueidentiteetin haasteeksi näyttäisi muodostuvan samanlaiset ongelmat kuin menneisyydessäkin. Ilman selkeää keskustaa ja siitä muodostuvaa yhteistä historiaa, saattaa vahvemman espoolaisuuden syntyminen olla mahdotonta.</p>			
Avainsanat – Nyckelord – Keywords			
Sosiaalhistoria, kaupunkihistoria, alueidentiteetti, identiteetti, globalisaatio, lokalisaatio, Espoo, espoolaisuus,			

Sisällysluettelo

1. Johdanto.....	5
2. Tutkimuskysymykset	6
3. Aiempi tutkimus	7
3.1 Alueidentiteetin tutkimus Suomessa.....	7
3.2 Alueidentiteetin tutkimus maailmalla	9
3.3 Muu kirjallisuus	12
4. Teoreettinen viitekehys ja keskeiset käsitteet.....	13
4.1 Keskeiset käsitteet	15
4.1.1 Identiteetti	15
4.1.2 Alueidentiteetti	16
4.2 Alueidentiteetin tutkimuksesta.....	18
4.3 Alueidentiteetti ja globalisaation konteksti.....	20
5. Metodi.....	21
5.1 Sosiaalinen konstruktionismi	21
5.2 Teemoitus, diskurssianalyysi ja identiteetin tutkiminen	21
5.3 Katteoria-analyysi	23
6. Aineisto	24
6.1 Länsiväylä-lehti.....	27
6.2 Aineistosta huomioitavaa	30
7. Espoon Historiaa.....	31
7.1 Espoon alueen syntyminen	31
7.2 Espoon hidas kehittyminen	32
7.3 Espoon jakautuminen	33
7.3.1 Merkittävien alueiden synty	33
7.5 Infrastrukturi ja sen vaikutus	40
7.6 Espoon kaupungin perustaminen	42
7.7 Neljän asuinkeskuksen malli	44
8. Espoolaisuuden eri teemat	46

8.1 Infrastrukturi	46
8.1.1 Metro	50
8.1.2 Kehä 2 ja Länsiväylä	58
8.2 Tapiola.....	59
8.3 Kulttuuri	63
8.4 Urheilu.....	67
8.5 Espoolaisuuden neljä vuosikymmentä	69
8.5.1 Espoolaisuus 1970- ja 1980-luvuilla	70
8.5.2 Espoolaisuus 1990-luvulla	72
8.5.3 2000-luku.....	74
8.6 Parempiosaisten Espoo	79
8.6.1 Yksityisautoilu.....	83
9. Yhteenveto: Infrastruktuurin ohjaama paikallisidentiteetti.....	85
9.1 Historian asettamat lähtökohdat	85
9.2 Espoolaisuuden synty	87
9.3 Merkityksestä	89
9.4 Alueellinen identiteetti ja globalisaation konteksti	91
9.5 Lopuksi	92
10. Lähteet	94

1. Johdanto

Koko elämäni Espoossa asuneena, olen usein kuullut väitteen, että Espoosta puuttuu selkeä alueidentiteetti ja siksi paikalliset urheiluseurat eivät ole kyenneet menestymään taloudellisesti. Tästä väitteestä nousee joukko yhteiskuntahistoriallisia kysymyksiä. Miten on mahdollista, että Suomen toiseksi suurimmalla kaupungilla ei ole omaa alueidentiteettiä? Mitkä asiat ovat vaikuttaneet tähän kehitykseen ja mitä eroa Espoolla on suhteessa muihin kaupunkeihin? Lokaalisuuden ja lokaalien identiteettien muutos on ollut esillä yhteiskunnallisessa tutkimuksessa jo pitkään. Kyse on ennen kaikkea siitä, mikä merkitys lähiyhteisöillä on jatkuvasti globalisoituvassa maailmassa ja miten nämä lähiyhteisöt ovat muuttuneet globalisaation myötä. Viimeistään kaupungistuminen 1900-luvun alussa muutti käsitystämme alueidentiteetistä. Ennen kaupungistumista ihmiselämän perusta oli pohjautunut kyläyhteisöihin, joissa lähes jokainen tunsi toisensa. Uudessa urbaanimmassa ympäristössä alueidentiteetti perustui väistämättä eri asioihin kuin aikaisemmissa kyläyhteisöissä.¹ Massakulttuurin ja kaupungistumisen yhteisvaikutus on pahimmillaan johtanut jopa paikattomuuden tunteeseen.² Miten Espoon alueidentiteetti on kehittynyt tässä myllerryksessä? Murros on väistämättä määrittänyt myös espoolaisen identiteetin kehitystä.

Kandidaatin tutkielmassani tarkastelin yhteisöllisyyden muutosta Espoon Tapiolan kaupunginosassa. Tapiolan rakennus sai alkunsa 1950-luvulla ja siitä muodostui nopeasti hyvin tunnettu alue. Julkisuus johtui alueen poikkeuksellisesta kaupunkisuunnittelusta, joka perustui väljyyteen ja suuriin puistomaisemiin.³ Tapiolalaisille kehittyi vahva paikallisidentiteetti, joka perustui yhteisöllisyyteen, kaupunkisuunnitteluun ja luonnonläheisyyteen. Asukkaiden yhteenkuuluvuus oli suurta, sillä he olivat rakentaneet Tapiolan yhdessä, ilman kunnan apua. Tutkielmassani pystyin todentamaan, kuinka tämä yhteisöllisyyden tunne väheni asteittain aina 2000-luvulle. Muutokseen vaikuttivat moninaiset syyt, mutta kehitys seurasi yleistä linjaa.

¹ Identiteettien kehittymisestä voi lukea esimerkiksi Hall, Stuart – Identiteetti 1999 (suom. Herkman, Juha). Paikallisuuden merkityksestä ja globalisaation aiheuttamasta muutoksesta voi lukea esimerkiksi McNeill & McNeill: Verkottunut ihmiskunta 2005 (suom. Natasha Vilokkinen).

² Zimmerbauer, Kaj: Alueellinen imago ja identiteetti liikkeessä 2008, 29.

³ Tapiolan kaupunkisuunnittelu tunnettiin paremmin nimellä puutarhakaupunki. Aiheesta lisää esimerkiksi Hurme, Riitta: Suomalainen lähiö Tapiolasta Pihlajanmäkeen, Helsinki 1991.

Kaupungistumisen ja yksilökeskeisemmän elämän myötä ihmisten väliset kontaktit jäivät pintapuolisimmiksi.⁴ Yhteisöllisyyden merkittävästä vähenemisestä huolimatta tapiolalaiseen identiteettiin jäi elämään ajatus vahvasta yhteisöstä ja siten monet asukkaat identifioituivat edelleen tapiolalaisuuteen. Tässä tutkielmassa näkökulmani on kandidaatintutkielmaani laajempi: tarkastelun kohde on nyt koko Espoo eikä sen yksittäinen kaupunginosa. Toisekseen tarkastelen yhteisöllisyyden sijasta alueidentiteettiä. Identiteetin moninaisuudesta johtuen en silti tässä tutkielmassa pysty antamaan täydellistä kokonaiskuvaakaan espoolaisen identiteetin kehityksestä, sillä pelkästään jo aineistojen ja tutkimusnäkökulmien määrät ovat valtavia.

Espoolainen alueidentiteetti on erityisen ajankohtainen aihe 2010-luvun jälkipuoliskolla. Länsimetron valmistuminen on nostanut espoolaisuuden ja siitä käytävän diskurssin median otsikoihin. Joidenkin mielestä Espoo on siirtynyt askeleen lähemmäksi helsinkiläistä lähiötä. Tutkielmassani pyrin vastaamaan mitä mahdollisesti menettäisimme, jos Espoo lakkaisi olemasta.

2. Tutkimuskysymykset

Tässä tutkielmassa pyrin selvittämään espoolaisen identiteetin kehitystä 1970-luvulta 2000-luvulle. Minkälainen yhteisö Espoo oli kaupunkia perustettaessa ja minkälaiseksi se on muuntunut modernisaatiokehityksen mukana? Tämän selvittämiseksi hyödynnän alueellisen identiteetin käsitettä. Alueellinen identiteetti on mielestäni paras lähestymistapa, sillä se avaa parhaiten yksittäisistä maa-alueista käytävää keskustelua. Alueen representaatio ei ole koskaan neutraalia.

Espoolaisuuden kehittymistä tarkastelen tutkimalla Espoon paikallislehteä nimeltä Länsiväylä. Aineistoni koostuu yhteensä neljältä vuosikymmeneltä. Teemoitan aineiston suurimmat keskustelut ja avaan niiden sisältöä. Minkälaisiin kiinnityspisteisiin espoolaisuus on tukeutunut eri vuosikymmeninä ja miten kaupungistuminen ja globalisaatio ovat näkyneet tässä prosessissa? Taustoitan espoolaisuuden syntymistä laajalla historiaosuudella, koska alueidentiteetti perustuu aina viime kädessä alueen omaan historiaan.⁵

⁴ Tästä kehityksestä kattavasti esimerkiksi Erko Anttilan väitöskirjassa Esikaupunkien vuosisata: Paikallinen yhteisöllisyys Helsingin seudun vanhoissa työväen kaupungeissa 1900-luvulla, 2015.

⁵ Esimerkiksi: Groote, Peter; Huigen, Paulus & Haartsen, Tialda: Claiming rural identities 2000, 2-3.

Tutkielmassa tarkastellaan nimenomaan espoolaisen identiteetin kehittymistä. Tämä tarkoittaa, ettei tarkastelun kohde ole Espoon kaupunginosissa. Espoon eri kaupunginosien historiaa on silti syytä tuoda esille, sillä niiden kehittyminen on luonut samalla perustan espoolaisen identiteetin muodostumiselle. Tutkielma on otteeltaan yhteiskuntahistoriallinen, vaikka sillä on paljon yhtymäkohtia perinteiseen sosiologiaan. Tarkastelen identiteetin muutosta ja miten historian eri aikakaudet näkyvät sen kehityksessä. Valittu tarkastelujakso on pitkä, mutta perustelu sillä identiteettien kehittyminen on hidas prosessi.

3. Aiempi tutkimus

3.1 Alueidentiteetin tutkimus Suomessa

Lokaalin ja globaalin välisen kamppailun on sanottu olevan yksi merkittävimpiä ihmiskuntaa koskevia muutoksia koko 2000-luvulla, koska murros saattaa vaikuttaa jopa ihmisten tuntemaan merkityksellisyyden tunteeseen.⁶ Tästä syystä lokaalin merkitystä ja alueellista identiteettiä on tutkittu paljon. Historianlaitoksilla tutkimus on jäänyt vähäiseksi, mutta esimerkiksi sosiologian laitoksilla tutkimusta on tehty niin kunta-, kaupunki- kuin kaupunginosatasolla. Suomalaisten kuntien identiteettikehitystä on kuvannut esimerkiksi Kaj Zimmerbauer väitöskirjassaan: *Alueellinen imago ja identiteetti liikkeessä* (2000). Zimmerbauer keskittyy väitöskirjassaan 1900-luvun lopulla alkaneeseen kuntien väliseen kilpailuun ja sen aiheuttamiin muutoksiin kunnissa. Hänen mukaansa alueidentiteetti on lähtökohtaisesti aina muutostilassa.⁷ Kuntien muutospainheet ja pakkoliitokset paljastavat mielenkiintoisia osia alueidentiteetistä. Zimmerbauerin mukaan alueidentiteetti tulee nähdä sekä merkittäviä muutoksia estävänä että samalla edesauttavana voimana.⁸ Zimmerbauer vastaa väitöskirjassaan kysymykseen, mitä kaupunki tai maakunta mahdollisesti menettää kuntaliitoksissa.

⁶ Tästä lisää esimerkiksi McNeill & McNeill: *Verkottunut ihmiskunta* 2005. 2000-luvun tietoyhteiskunnasta ja sen muokkaamasta identiteetistä kattavasti esimerkiksi Castells, Manuel: *The Power of Identity*, 2010.

⁷ Hall 1999, 22-23.

⁸ Zimmerbauer 2008, 68.

Zimmerbauerin mukaan kuntien yhdistäminen Suomessa on näyttänyt alueellisten identiteettien tutkimuksen tärkeyden. Alueelliset identiteetit voivat estää toimivien kuntaliitosten toteuttamisen tai vastaavasti identiteetit saattavat jäädä elämään, vaikka kunta lakkaisi olemasta. Identiteetti jää elämään puheisiin, vaikka materia poistuu olemasta. Toisaalta heikko alueellinen identiteetti saattaa estää alueen kehittämistä ja päätöksentekoa.⁹

Yksittäisen kunnan alueidentiteettiä on tarkastellut esimerkiksi Anniina Niemelä pro gradu -tutkielmassaan: Kuntaidentiteetin rakentuminen ja kiinnittymispisteet (2017). Tutkielmassaan Niemelä esittelee Ranuan kunnan alueidentiteetin rakentumista ja sen keskeisiä kiinnittymiskohteita. Niemelän mukaan hänen tutkielmansa tavoite on esitellä niitä tekijöitä, jotka vaikuttavat yksilön kuntaidentiteetin syntymiseen ja samalla havainnoida muodostuuko näistä yksilöiden alueidentiteeteistä kollektiivinen alueidentiteetti. Tutkielmassaan hän korostaa, että alueidentiteetin tutkimus Suomessa on edelleen vähäistä ja siksi jokainen tutkielma vie tutkimusta merkittävästi eteenpäin.

Niemelän mukaan ranualaisten alueidentiteetti perustui ennen kaikkea kokemuksiin ja tunteisiin, jotka muuttuivat ajan ja paikan mukaisesti. Ranualaisuuden tukipisteitä olivat tutkielman mukaan ainakin luonto, yhteinen murre, yhteisöllisyys ja kunnan yhteiset symbolit kuten Ranuan eläinpuisto. Omassa kandidaatin tutkielmassani alueidentiteetti tukeutui samankaltaisiin elementteihin. Kuten tapiolalaisuudessa, myös ranualaisuudessa erityisen tärkeäksi koettiin yhteisöllisydentunne. Ajatus kollektiivisuudesta muodosti useimmille alueidentiteetin perustan.¹⁰

Yksittäisen kaupunginosan identiteettikehitystä on tarkasteltu esimerkiksi Riikka Majuri pro gradu -tutkielmassaan: Siivikkalan nuorten alueellinen identiteetti, aluetietoisuus ja yhteisöllisyys (2012). Tutkielmassaan Majuri tarkastelee Ylöjärven kaupunginosan, Siivikkalan nuorten alueellista identiteettiä. Tutkimustuloksissaan Majuri selventää, että Siivikkalan nuoret olivat erityisen kiintyneitä Siivikkalaan, koska monet tunsivat toisensa. Vahva siivikkalaisuus perustui yhteisöllisyyden tunteeseen, joka oli mahdollista alueen pienen koon vuoksi sekä siksi, että sen

⁹ Zimmerbauer 2008, 67-68.

¹⁰ Niemelä, Anniina: ”EI SE OO MIKÄÄN LAKKA VAAN HILLA”, Kuntaidentiteetin rakentuminen ja kiinnittymispisteet, 2017 ja Salomaa 2015.

sijainti oli riittävän matkan päässä Ylöjärven keskustasta. Siivikkalan historia oli tutkielman perusteella asukkaille yhteistä historiaa.¹¹ Tämän tutkielman lähtökohta on erilainen. Espoon identiteetti ei ole perustunut pieneen kokoon. Lisäksi Helsingin vaikutus on ollut suuri ja se on mahdollisesti haitannut espoolaisen identiteetin kehittymistä.

3.2 Alueidentiteetin tutkimus maailmalla

Maailmanlaajuisesti alueellista identiteettiä on tutkittu huomattavasti enemmän. Pitkäaikaista alueellisen identiteetin syntymistä on esitellyt esimerkiksi Benjamin J. Lammers. Lammers kuvaa esseessään *The birth of the East End: Neighborhood and local Identity in interwar East London* (2005), kuinka yksittäinen maa-alue on saanut ylikansallisen tason merkityksiä. East Endin historia alkoi jo 1000-luvun alkupuolella, mutta 1800-luvulla alueesta tuli symboli koko Britannian ja köyhyydelle ja rikollisuudelle. Kehitykseen vaikutti samaan aikaan merkittävästi voimistunut teollistuminen. Suuresta köyhyydestä ja työläisperinteestä kasvoi suuri tarina, joka on jatkunut aina 2000-luvulle asti.¹²

Lammersin mukaan työläisyyteen liittynyt identiteetti oli vain yksi monista East Endin identiteeteistä. Maailmansotien välisenä aikana jatkuva muuttoliike East Endiin teki alueesta kuvitellun alueellisen yhteisön, joka perustui erityisesti vahvaan yhteisöllisyyden tunteeseen. Multikulttuurisuudesta rakennettiin kuviteltu yhteisö, jota Lammers vertaa vahvuudessaan jopa kansallisiin identiteetteihin. Muuttoliikkeiden, taloudellisten vaikeuksien sekä uudelleenrakentamisten myötä East Endin alue on muuttunut paljon vuosikymmenten aikana. Tästä huolimatta englantilaisessa nykykulttuurissa elää vahva East Endin identiteetti, joka aina ihmisistä riippuen perustuu erilaisiin tekijöihin. Nämä identiteetit ovat olleet niin voimakkaita, että ne tunnetaan jopa Englannin rajojen ulkopuolella.¹³ Vaikka East Endin ja Espoon välillä ei löydy merkittäviä vertailukohtia, kertoo East Endin esimerkki alueidentiteettien merkityksestä globalisaation kontekstissa.

¹¹ Majuri, Riikka: Siivikkalan nuorten alueellinen identiteetti, aluetietoisuus ja yhteisöllisyys, 2012.

¹² Lammers, Benjamin J.: *The Birth of The East End: Neighborhood and Local Identity in Interwar East London*, 2005.

¹³ Lammers 2005.

Samankaltaista, mutta lyhyemmän aikavälin tutkimusta ovat tehneet esimerkiksi Danni Jansen, Michael Cuthill ja Diane Hafner artikkelissaan *Defining Identity in the Face of Rapid Urban Growth: Changing Times in a Regional Australian City* (2012). Tutkimuksessa kirjoittajat käyvät läpi australialaisen kaupungin, Ipswichin identiteetin muodostumista. Heidän tutkimuksensa toteutettiin haastattelemalla kaupungin johtavia henkilöitä. Tämä on selkeä poikkeus muihin paikallisidentiteettiä tutkiviin artikkeleihin, joissa yleensä keskitytään enemmän paikallisiin asukkaisiin.¹⁴

Ipswichsiä koskeva tutkimus on relevantti tämän tutkielman kannalta, sillä Ipswich muistuttaa monelta osin Espoota. Se on nopeasti kasvava ja suuren metropolin (Brisbane) vieressä oleva keskikokoinen kaupunki (Espoon väkiluku 279 560, joulukuu 2017¹⁵ ja Ipswich noin 200 000, tammikuu 2017¹⁶). Huolimatta Suomen ja Australian erilaisista kehityskaarista, molempien kaupunkien merkittävimmät vuosikymmenet keskittyvät 1900-luvun jälkipuoliskolle. Näistä yhtymäkohdista johtuen on hedelmällistä avata hieman tutkimuksen tuloksia.

Tutkijoiden mukaan Ipswichin identiteetti muodostui viidestä keskeisestä elementistä, jotka olivat yhteisöllisyyden tunne, perintö ja historia, sosiaalinen ja ekonominen kasvu, sijainti sekä visio.¹⁷ Näistä neljä ensimmäistä kohtaa tulivat vastaan myös kandidaatin tutkielmassani. Puhuessaan Tapiolasta (Espoon kaupunginosa) asukkaat viittasivat erityisesti yhteisöllisyyteen, historiaan sekä kasvuun ja sijaintiin. Ipswichiin liittyvässä tutkimuksessa esille tuodut visio ja lokaali johtajuus olivat uudenlaista näkemystä paikallisidentiteettikeskusteluun. Niiden esilletulo tutkimuksessa oli ilmeistä, sillä haastatellut olivat kaupungissa työskennelleitä johtavia henkilöitä (yksityisellä ja julkisella sektorilla). Mielenkiintoista tutkielmani kannalta on, että Ipswichille koettiin tärkeäksi erottautua kilpailijoista. On mahdollista, että samanlaista kehitystä on tapahtunut Espoon ja Helsingin välillä.

¹⁴ Jansen, Danni, Cuthill, Michael & Hafner, Diane: *Defining Identity in the Face of Rapid Urban Growth: Changing Times in a Regional Australian City*, 2012, 162.

¹⁵ [http://www.espoo.fi/fi-FI/Espoon_kaupunki/Tietoa_Espoosta/Tilastot_ja_tutkimukset/Tilastot_ja_tutkimukset_kuukausitiedote_\(134359\)](http://www.espoo.fi/fi-FI/Espoon_kaupunki/Tietoa_Espoosta/Tilastot_ja_tutkimukset/Tilastot_ja_tutkimukset_kuukausitiedote_(134359)) (viitattu 14.3.2018)

¹⁶ https://www.ipswich.qld.gov.au/about_ipswich/statistics_facts (viitattu 14.3.2018)

¹⁷ Jansen; Cuthill & Hafner 2012, 162.

Alueellisen identiteetin merkitystä ja teoreettista pohjaa on kuvattu Cliff Haguen ja Paul Jenkinsin teoksessa: *Place Identity, Participation and Planning* (2004). Kirjoittajien mukaan teoksen tarkoitus on pohtia alueidentiteetin merkitystä globalisaation kontekstissa. Hague ja Jenkins väittävät, että alueidentiteetti syntyy, koska kotialue sisältää valtavasti muistoja ja kokemuksia. Siksi tutkijoiden mukaan on turha tutkia rajattua aluetta mittaamalla esimerkiksi longituedeja. Merkitys syntyy, kun alamme puhumaan alueesta longitudien sijaan. Toisin sanoen Hague ja Jenkins korostavat diskurssien merkitystä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että kaikkien puhe olisi samanarvoista. Tutkijat nostavat esille esimerkiksi kommunistisia valtioita. Neuvostojohtajat nimesivät lukuisia rakennuksia uudelleen ja rakensivat historiallisille alueille neuvostosankarien patsaita.¹⁸

Haguen ja Jenkinsin mukaan ihmisillä on psykologinen tarve erotella me ja he. Alueellinen identiteetti palvelee tätä tarkoitusta. Täten kirjoittajat korostavat, ettei yhdellä paikalla ole välttämättä mitään autenttista identiteettiä. Historiallisesta näkökulmasta tarkasteltuna alueidentiteetit ovat erotelleet meitä toisistamme jo kauan ennen kansallisidentiteettejä. Nationalismin tutkija Benedict Andersson on kuvannut ilmiötä kuviteltuina yhteisöinä. Hänen mukaansa kuvitellut yhteisöt ovat sellaisia, joiden jäsenet eivät tunne toisiaan.¹⁹ Andersson on keskittynyt tutkimuksissaan kansallisen tason identiteetteihin, mutta ajatus kuvitelluista yhteisöistä sopii myös alueidentiteettiin. Kyse on viime kädessä erottautumisesta muista, mutta se ei tarkoita, että yhteisön jäsenet tuntisivat toisiaan ja tätä myös Hague ja Jenkins tarkoittavat.

Haguen ja Jenkinsin *Place Identity, Participation and Planning* antaa mielenkiintoisen näkökulman alueidentiteettiin tutkimukseen. Kirjoittajien mukaan on ensiarvoisen tärkeää tutkia, kenellä valta on aluediskurssissa ja siten kenen alueidentiteetistä on kyse? Kuinka sitä on rakennettu ja kuka sen on hyväksynyt? Täten alueidentiteetin määrittely on jatkuvaa valtataistelua.²⁰

¹⁸ Hague, Cliff & Jenkins, Paul: *Place identity, Participation and planning* 2005, 4.

¹⁹ Andersson, Benedict: *Imagined Communities* 1983.

²⁰ Hague & Jenkins 2005, 9-10.

3.3 Muu kirjallisuus

Valitsemaani tapaan tarkastella espoolaisen alueidentiteetin syntyhistoriaa liittyy olennaisesti aiempi kirjallisuus Espoosta. Espoon historiallista kehittymistä ja siihen vaikuttaneita syitä on avannut esimerkiksi Hagar Nikander teoksessaan *Espoo 1700-1865* (1984). Teoksen kirjoittamiseen vaikutti Espoon 500-vuotispäivät, jolloin katsottiin, että Espoosta olisi suotavaa kirjoittaa oma historiakokonaisuus. 1500- ja 1600-luvut katsottiin jo avatuksi August Ramseyen teoksissa ”*Esbogård på 1500-talet* (1924) ja *Esbo socken och Esbogård på 1600-talet* (1936). 500-vuotisjuhlan kunniaksi nämä teokset myös suomennettiin.²¹

Espoon historiaa 1800-luvulta kauppalaksi asti (1963) on avattu Matti J. Lahden teoksessa: *Espoo, maalaispitäjäksi suurkauppalaksi* (1975). Espoon myöhemmästä kehityksestä on kirjoittanut esimerkiksi Reima T.A. Luoto teoksessaan: *Espoo - kasvun näkijät ja tekijät* (2004). Näiden teosten lisäksi Espoosta on ilmestynyt lukuisia Espoon kaupunginosia, kaupunkirakentamista ja esihistoriaa käsitteleviä teoksia. Näitä ovat julkaisseet niin Espoon kaupunki kuin kaupunginosayhdistykset. Lisäksi on mainittava ainakin Pertti Maisalan teos: *Espoo, oma lukunsa kaupunkisuunnittelun, kaupunkirakentamisen ja kaavoitushallinnon kehitys vuoteen 2000* (2008). Teoksessa Maisala on kuvannut perusteellisesti Espoon kehittymistä kaupunkirakentamisen ja infrastruktuurin näkökulmasta.

Tämän lisäksi Espooseen liittyvästä kirjallisuudesta on nostettava esille Tuomas Nevanlinnan ja Jukka Relanderin teos: *Espoo – Totuus Suomesta* (2000). Kirja on esseekokoelma yhteensä kuudentoista eri kirjottajan kokemuksista Espoosta ja espoolaisuudesta. Teoksen satiirisuudesta ja fiktiivisyydestä huolimatta kirjan esittely tässä tutkielmassa on relevanttia, koska se on ainut pelkästään espoolaista identiteettiä tutkiva teos. Kenties tämän vuoksi sen synnyttämä keskustelu näkyi niin omassa aineistossani kuin yhtä lailla esimerkiksi Helsingin Sanomissa. Kirjassa esitellään Espoon erilaisia alueidentiteettejä, jotka ovat ristiriidassa keskenään. Kirjan toimittajien mielestä Espoo on totuus Suomesta siinä merkityksessä, jossa kunta lakkaa olemasta ja siitä syntyy moderni teknologisoitunut utopia. Toisin sanoen Espoo on osa kansainvälistä Suomitarinaa vastapainona edellisen sukupolven kaupungistumistarinalle. Espoo sisältää myös omat heikkoutensa, joten se on

²¹ Nikander, Hagar: *Espoo 1700 – 1865*, Espoo Sarja, 1984, 9.

samalla epäonnistunut utopia. Nevanlinnan ja Relanderin mukaan sitä ei silti voi verrata mihinkään muuhun paikkaan Suomessa, koska Espoo ei ole paikka vaan idea paremmasta maailmasta.²²

4. Teoreettinen viitekehys ja keskeiset käsitteet

Yhteisöllisyyden muutos kohti individualismia sanotaan olleen yksi sosiologian merkittävimpiä kysymyksiä.²³ Teorian oppi-isäksi mainitaan usein Ferdinand Tönnies, joka kuvaili yhteisöllisyyden muutosta jo vuonna 1887. Tönniesin mukaan ihmisille on esimodernissa maailmassa kehittynyt niin kutsuttu Gemeinschaft, jolla hän viittasi yhteisöllisyyden perinteiseen muotoon.

Yhteisöllisyyden perinteisessä muodossa ihmisten yhteenliittyminen oli arvo itsessään.

Tärkeimpänä ominaisuutenaan lähiyhteisöt antoivat ihmisille turvaa, mutta yhtä lailla ne loivat ihmisille yhteenkuuluvuuden tunteen eli elämän merkityksen.²⁴

Kapitalistisen yhteiskunnan myötä syntyi Tönniesin kuvailema Gesellschaft, uusi yhteisöllisyyden muoto. Modernissa teollisuusyhteiskunnassa, kuten nykyajan tietoyhteiskunnassa, olennaisinta olikin ihmisten verkostoituminen. Yhteisöllisyys ei ollut enää itseisarvo, vaan väline saavuttaa jotain itselle mieleistä. Kilpailuyhteiskunta lietsoi egoismin etenemistä yhteisöllisyyden kustannuksella.²⁵

Tönniesin kuvailema kehitys sai suurkaupungeissa käsittämättömät mittasuhteet. Samaista kehitystä avasi Louis Wirth sosiologian klassikkoesseessään *Urbanism as a Way of Life* (1938). Wirthin mukaan kaupunkimainen ympäristö eli heterogeenisuus ja ihmismassat korostivat yksilöllisyyttä. Ihmisten ainoat vuorovaikutussuhteet perustuivat lähinnä kaupassa asioimiseen. Wirth korosti kirjoituksessaan, että paikallisyhteisöjen katoamien tarkoitti samalla moraalisten koodien häviämisen. Se näkyi muun muassa kasvavana turvattomuutena. Yhteisöllisyyden muutos yhdessä kaupungistumisen kanssa vaikutti väistämättä myös alueidentiteettien kehitykseen. Alueidentiteetin kenties tärkein tukipilari eli yhteisöllisyys oli muutoksen tilassa.²⁶

²² Nevanlinna, Tuomas & Relander, Tuomas: Espoo – Totuus Suomesta, 2000, 9-19.

²³ Anttila 2015, 18.

²⁴ McNeill & McNeill 2005, 478-479.

²⁵ Anttila 2015, 19-20.

²⁶ Wirth, Louis: *Urbanism as a Way of Life*, *The American Journal of Sociology*, Vol 33, No. 1, pp. 1-24, The university of Chicago Press 1938.

Sosiaalishistoriassa identiteettien ja yhteisöllisyyden pitkäaikaista kehitystä ovat esitelleet McNeill & McNeill teoksessaan *Verkottunut Ihmiskunta* (2005). Heidän mukaansa lähiyhteisöt olivat aikanaan kenties merkittävin voima ihmiskunnan säilymisen kannalta. Nimenomaan yhteistyön kautta ihmiset loivat nykyisen globalisaation verkon. Tiheän verkon seurauksena olemme kuitenkin menettäneet osan elämän merkitystä. Erityisen vaarallista McNeillien mukaan on nykymaailmassa esiintyvä moraalissäännöstön katoaminen. Perinteisten maalaisyhteisöjen moraalikoodistojen tilalle on tullut kaupunkikoodistoja, jotka luovat urbaanille elämälle vain löyhiä identiteettejä.²⁷ Toisin sanoen globalisaation myötä kehittyneet alueidentiteetit eivät ole yhtä merkityksellisiä kuin aikaisemmat kyläyhteisöjen tarjoamat identiteetit.

Laajassa teoreettisessa viitekehyksessä kyse on globaalin ja lokaalin välisestä jännitteestä. Minkälaisia merkityksiä paikallisella identiteetillä on yhteiskunnallisen muutoksen keskellä? Ennen nationalismia ja valtiollista identiteettiä nimenomaan paikallisuus ja kyläyhteisöt muodostivat elämän rungon. Jossain vaiheessa maailman samaistuminen korvasi erilaisuuden keskeisenä muutosta ajavana voimana. Globalisaation aalto on voimistunut jatkuvasti ja se on tarkoittanut paikallisuuden merkityksen vähenemistä. Asia ei tietenkään ole näin yksinkertainen, mutta yleiskuva on ollut kohti samaistumista. Globalisaation muutoksessa lokaali joutuu jatkuvasti sopeutumaan globaaliin muutosprosessiin ja siitä johtuu lokaalin ja globaalin välinen jännite. Mikä tila jää lokaaleille identiteeteille, jos modernisaatioprosessi ajaa meitä kohti homogenisoitumista?

Alueidentiteettiä hyödyntäen lokaalin ja globaalin välistä jännitettä on tutkinut esimerkiksi sosiologi Wanda Rushing. Rushingin lähtökohtana on ollut analysoida Yhdysvaltojen Memphisin aluetta ja näyttää mikä tekee paikasta erilaisen, merkittävän ja kestävä. Rushingin mukaan Memphisin identiteetti elää historiasta ja sen tarinoista (ja niiden puuttumisesta). Paikan merkitsevyys koostuu kulttuurisista traditioista, perhesiteistä, yhteisöriippuvuudesta, ekonomisesta kehityksestä ja työllisyydestä.²⁸ Rushing väittää, että lokaalin merkitys on pysyvää niin kauan, kuin historia tuottaa sille uusia merkityksiä.²⁹

²⁷ McNeill & McNeill 2005, 414-415.

²⁸ Rushing, Wanda: *Memphis and the Paradox of Place: Globalization in the American South* 2009, 197.

²⁹ Rushing 2009, 188-192.

Rushing kuvailee lokaalia eräänlaiseksi pelaajaksi globalisaatiopelissä. Alueet eivät ole jähmeitä, vaan ne pystyvät hyödyntämään trendejä ja vaihteluita ja siksi ne eivät myöskään kuole pois. Kuten todettua, paikka on enemmän kuin paikka ja materiaalia. Tämän vuoksi Rushing väittää, että globalisaation ajamaa muutosta on tutkittu vääristä lähtökohdista. Globalisaatiokeskustelussa usein väitetään, että globalisaatio joko vähentää tai korostaa lokaalisuutta.³⁰ Rushing mukaan näyttäisi kuitenkin siltä, että paikkojen merkitsevyys ei riipu globalisaatiosta, vaikka se voi muuttaa alueidentiteettiä ja/tai sen osia. Rushingin mukaan pelkästään globalisaatioprosessin aiheuttama keskustelu lokaalisuuden merkityksestä todistaa hänen väitteensä oikeaksi: globalisaatio ei tuota geneerisiä lokaaleja, vaan haastaa niitä muokkautumaan yhä uniikkeimmiksi.³¹

4.1 Keskeiset käsitteet

4.1.1 Identiteetti

Identiteetti tulee alun perin latinan kielestä tarkoittaen samaa. Identiteetillä on tarkoitettu perinteisesti minuutta ja sen keskeisiä elementtejä.³² Tässä tutkimuksessa määrittelen identiteetin Stuart Hallin jaottelun mukaisesti. Hallin mukaan identiteetintutkimus on edennyt pitkän matkan valistuksen ajasta postmoderniin maailmaan. Hall jakaa ihmisten historian saatossa omaksutut identiteettikäsitteet kolmeen osaan. Ensimmäinen eli perinteinen minuusidentiteetti syntyi valistuksen aikana. Se perustui käsitykseen eheästä ihmisestä ja sen keskiössä oli jatkuvuus. Ikään kuin ihmisellä olisi ollut olemuksellinen keskus, joka ei muuttuisi hänen elämänsä aikana.³³

Modernin maailman myötä ihmisen käsitys identiteetistä muuttui nopeasti, koska teollinen vallankumous synnytti jatkuvan muutoksen tilan. Tuntui ettei mikään ollut enää pysyvää, eikä identiteetti välttynyt tältä muutokselta. Hall puhuu sosiologisesta subjektikäsitteestä, jossa sisäinen ydin (olemuksellinen keskus) ei ollut autonominen, vaan muodostui suhteessa

³⁰ Aiheesta lisää esimerkiksi Hague, Cliff & Jenkins, Paul: Place identity, Participation and planning 2005, 3-7.

³¹ Rushing 2009, 20-21.

³² Zimmerbauer 2008, 27.

³³ Hall 1999, 21.

ulkopuoliseen maailmaan. Tästä muodostui toinen, eli klassisen sosiologian käsitys identiteetistä. Toisin sanoen Identiteetti rakentuu jatkuvassa muutoksessa ulkopuolisen maailman kanssa ja omii sieltä palasia itselleen.³⁴

Hallin mukaan kolmas identiteettisubjekti muodostui postmodernissa maailmassa, jossa korostui asioiden jatkuva muutostila. Minuus ei enää pelkästään muodostunut suhteessa ulkopuoliseen maailmaan, vaan ihminen tai alue muodosti jatkuvia uusia ja päällekkäisiä identiteettejä. Tämä ristiriitaisuus on olennaista huomioida identiteettien tutkimuksessa, sillä emme pysty löytämään yhtä jaettua identiteettiä, vaan todellisuudessa tutkimmekin vain identiteetin palasia.³⁵

Yksinkertaisimmillaan voisimme tiivistää identiteetin jatkuvaksi prosessiksi. Tämä prosessi ei kuitenkaan ole tietoista muuttumista, vaan johtuu yhden kokonaisuuden puutteesta.

Monimutkaisemmassa maailmassa kokonaisuuden rakentaminen on yhä hankalampaa ja siten ihmiselle on helpompi rakentaa monia kokonaisuuksia yhden sijasta. Toisaalta juuri monimutkaisessa maailmassa ihminen kokee erottautumisen yhä tärkeämmäksi. Esimerkiksi kaupungistuminen oli yksi merkittävin 1900-luvun monimutkaistumisen muoto, joka hajotti aikaisempia selkeitä identiteettejä. Tilalle syntyi vain löyhiä alueidentiteettejä, jotka eivät ole tarjonneet samankaltaista yhteenkuuluvuutta.³⁶

4.1.2 Alueidentiteetti

Tässä tutkielmassa kiinnostuksen kohde on nimenomaan alueellisessa identiteetissä. Käsitän alueidentiteetin osana Stuart Hallin kuvailemaa postmodernia identiteettisubjektia, eli jokaisella alueella on oma identiteetti, joka muokkautuu ihmisten välisessä diskurssissa.³⁷ Alueidentiteetin ymmärtämisessä auttaa Teija Ojankosken määritelmä alueellisesta identiteetistä. Ojankosken mukaan alueet esiintyvät kaikille asukkaille samankaltaisina symboleina, kuten esimerkiksi kunnantalona. Näistä erilaisista symboleista jokainen asukas valitsee itselleen merkittävimmät

³⁴ Hall 1999, 21-22.

³⁵ Hall 1999, 23-25.

³⁶ McNeill & McNeill 2004.

³⁷ Hall 1999, 23-25.

palaset ja siten he muodostavat oman alueellisen identiteettinsä.³⁸ Ihmisen erilaiset käsitykset alueidentiteetistään ovat kuitenkin jatkuvassa keskustelussa muun maailman kanssa. Näin aluepuhunta muokkaa identiteettejä yhä uudestaan.

Peter Groote, Paulus Huigen ja Tialda Haartsen määrittävät teoksessaan: *Claiming rural identities* (2000) alueidentiteetin koostuvan kuudesta tekijästä:

1. Ne ovat sosiaalisesti konstruoituja eli ne määrittellään ihmisen toimesta tietylle alueelle. Näin ne eivät ole ikinä objektiivisia.
2. Alueellinen identiteetti perustuu alueen ominaisuuksiin ja erityispiirteisiin.
3. Identiteetit tukeutuvat aina menneisyyteen.
4. Alueelliset identiteetit ovat aina kiistanalaisia, koska eri ihmisillä on erilaisia intressejä alueeseen.
5. On tärkeää havaita ketkä luovat kuvaa alueellisesta identiteetistä.
6. Alueellinen identiteetti on jatkuva prosessi, joka elää kontekstin mukana. Eri vallankäyttäjät sekä alueella elävät ihmiset saattavat muuttaa tavoitteitaan ja tällä saattaa olla vaikutusta identiteettiin.³⁹

Alueellinen identiteetti voidaan yhtä lailla ymmärtää yhtenä identiteetin tasona.

Väitöskirjassaan *Local Identity Identification* (2014) Yuhan Shao määrittelee neljä erilaista alueidentiteettiä: kansallisen tason identiteetti, alueellisen tason identiteetti, kaupunkitason identiteetti ja paikallisidentiteetti. Tässä jaottelussa Espoo määriteltäisiin kaupunkitason identiteetiksi. Shaon mukaan Kaupunkitason identiteetin ja paikallisidentiteetin välinen ero perustuu koettuun lähiympäristöön. Kaupunginosissa koettu yhteisöllisyys peilaa tiiviimpään kaupunkiyhteisöllisyyteen. Siten myös suurimpien kaupunkien identiteetti on viimekädessä riippuvainen lähiympäristöstä (naapurustosta)⁴⁰ Tämä tarkoittaa, että tutkiaksemme espooalaista identiteettiä, on olennaista ymmärtää myös sen eri kaupunginosien kehittymistä.

³⁸ Zimmerbauer 2008, 29-30, Ojankoski, Teija: Oikea pieni kaupunki, maantieteen ja asukkaiden näkökulma suomalaiseen pikkukaupunkiin 1998, 37.

³⁹ Groote, Peter; Huigen, Paulus & Haartsen, Tialda: *Claiming rural identities* 2000, 2-3.

⁴⁰ Shao, Yuhan: *Local Identification & Assessment Theory, Methodology and Practice of Discovering Local Identity in Yantai China*, 2014, 28-30.

4.2 Alueidentiteetin tutkimuksesta

Yksittäistä kuntaa tai kaupunkia tutkiessa tulee ymmärtää alueen merkitys sen asukkaille. Edward Relph määrittelee alueen tarkoittamaan niitä palasia ihmisympäristössä, jossa aktiviteetit, tarkoitukset ja tietty maa-alue kietoutuvat toisiinsa.⁴¹ Alue, kuten tässä tapauksessa Espoo, sisältää näitä merkityksiä. Se ei siis ole pelkkä rajattu alue, vaikka sitä myös tässä merkityksessä käytetään.

Aluetieteen professori Olli Kultalahti on kuvannut alueen merkitystä sosiaalisena suodattimena, joka antaa ihmisille ”silmät” tarkkailla ja jäsentää ympärillä olevaa maailmaa. Ihmisen lähialueella tapahtuva sosiaalinen ja fyysinen muutos heijastaa maailman välistä vuorovaikutussuhdetta. Kultalahden mukaan tästä muodostuu kokonaisuus, joka on enemmän kuin osiensa summa. Alue muodostaa siis aina jonkintasoisen yhteisön, jolla on oma identiteetti. Se johtuu alueesta itsestään, sillä ihmiset peilaavat muutosta suhteessa omaan asuinalueeseen. Globalisaation kontekstissa muutos on yhä voimakkaampaa ja tässä mielessä voisi kuvitella, että alueen merkitys korostuu entisestään.⁴²

Miten alue määrittyy, jos kyse ei ole pelkästä rajatusta alueesta? Ryhmäidentiteeteissä ja alueidentiteeteissä on kyse siitä, mitä yhteistä sen jäsenillä on. Mitä yhteistä meillä on ja miten erotumme muista? Alueet eivät siten perustu pelkästään merkityssysteemeihin ja kunnan rakennuksiin. Kenties olennaisinta identiteeteissä on mahdollisuus erottautua muista ja se tehdään omaksumalla yhteinen kattoajatus jaetusta identiteetistä.⁴³

Ymmärryksemme paikasta määrittyy viime kädessä sen perusteella mitä muut ihmiset ajattelevat ja sanovat alueesta.⁴⁴ Identiteetti on siten jatkuvan muutoksen alla johtuen sen sisältä ja ulkoa virtaavista ajatuksista sekä kokemuksista ja teoista. Teoksessaan *Place identity, Participation and planning* kirjoittajat Cliff Hague ja Paul Jenkins summaavat alueidentiteetin idean seuraavasti:

⁴¹ Hague & Jenkins 2005, 3.

⁴² Kultalahti, Olli: *Yhteiskunta ja alue*, 1990, 14-18.

⁴³ Hague & Jenkins 2005, 5.

⁴⁴ Hague & Jenkins 2005, 3-5.

alueidentiteetit muodostuvat aina suhteessa muihin ihmisiin, muihin alueisiin ja muihin alueidentiteetteihin.⁴⁵

Alueidentiteetin tutkimuksessa on syytä korostaa sukupolvien merkitystä. Sukupolvitutkimuksena tunnettu tutkimusalue on kiinnostunut yhteiskunnallisten murrosten aiheuttamista horisontaalisista vaikutuksista. Ihmiset elävät samanaikaisesti niin biologisessa kuin sosiaalisessa sukupolvessa. Vanhemmat sukupolvet opettavat tietojaan sekä perinteitään lapsilleen, mutta seuraavilla sukupolvilla on tapana kyseenalaistaa ja haastaa näitä käytäntöjä. Prosessi toimii molempiin suuntiin, mutta ne saattavat olla myös toisensa poissulkevia.⁴⁶ Alueidentiteetin tutkimuksessa sukupolvikokemuksella on suuri merkitys. 1970-luvun espoolaisuus merkitsi varmasti erilaisia asioita kuin 2000-luvun espoolaisuus. Näin voidaan olettaa jo pelkästään yhteiskunnallisen murroksen johdosta, joka tapahtui näiden vuosikymmenten aikana. Eri aikoina ja eri paikoilta muuttaneilla asukkailla on ollut erilaiset identiteetin rakennuspalikat, jotka periytyivät niin yhteiskunnalta kuin omilta vanhemmilta.

Antti Häkkinen on kuvannut suomalaisia sukupolvia teoksessa *Sosiaalinen Albumi – Elämäntavat sukupolvien murroksissa* (2013). Häkkisen mukaan ajatus sukupolvittaisesta jatkumosta on suomalaisen kulttuurintuntemuksen yksi keskeisimpiä teesejä. Häkkinen on tutkinut sukupolvia elämänkulkuanalyysin avulla, joka asettaa ihmiselämän vaiheet yhteiskunnan rakenteellisiin, kulttuurisiin ja sosiaalisiin konteksteihin.⁴⁷ Elämänkulkuanalyysin avulla hän on jakanut suomalaiset yhteensä kymmeneen eri sukupolveen. Ensimmäinen sukupolvi Häkkisen jaottelussa on vuosina 1700-1730 syntyneet ”kadon ja vihan lapset”. Vastaavasti viimeinen sukupolvi tässä jaottelussa on 1971-2000 syntynyt urbaanisukupolvi. Häkkisen kuvailee jaottelussa, kuinka ihmisen arkielämä ja käsitys yhteiskunnasta on muuttunut näiden sukupolvien aikana. Kenties merkittävin muutos, ainakin tämän tutkielman kannalta, tapahtui viimeisen sukupolven kohdalla, kun siitä syntyi aidosti urbaanisukupolvi. Heille kaupungit olivat uusi normaali ja siten alueidentiteetin käsitys muuttui kohti uudenlaisia urbaanimpia ja globaalimpia konteksteja.⁴⁸

⁴⁵ Hague & Jenkins 2005, 6.

⁴⁶ Häkkinen, Antti; Salasuo, Mikko; Salasuo; Puuronen, Anne ja Ojajärvi, Anni: *Sosiaalinen albumi – Elämäntavat sukupolvien murroksessa* 2013, 5-12.

⁴⁷ Häkkinen 2013, 13.

⁴⁸ Häkkinen 2013, 21-55.

4.3 Alueidentiteetti ja globalisaation konteksti

Alueidentiteetin tutkiminen on ajankohtaista globalisaation kontekstissa. Identiteetin viimeisessä murrosvaiheessa eli postmodernissa maailmassa mikään ei ollut enää pysyvää. Tämä Stuart Hallin kuvailema muutos tarkoitti globalisaation kontekstia. Kaupungistuminen ja ihmiselämän monimuotoistuminen tarkoittivat vanhojen identiteettien purkautumista. Kaupunkiympäristössä entiset tavat ja rajoitukset poistuivat ja tilalle tuli McNeillien kuvaamia löyhiä identiteettejä. Nämä identiteetit ja yhteisöt eivät tarjonneet menetettyjen kyläyhteisöjen turvaa ja elämän merkityksellisyyttä.⁴⁹

Nykyinen, verkostoihin perustuva maailmankylä on monien tutkijoiden mielestä vähentänyt paikallisuuden merkitystä. Samalla perinteiset lokaalisuuteen perustuneet kulttuuri-identiteetit ovat kärsineet. Lokaalisuuden merkitys ei kuitenkaan ole kuollut, sillä ihmisten identiteetin kaipuu on saattanut jopa lisääntyä monimutkaisessa maailmassa. Tätä Globalisaation ja lokalisaation kamppailua on selventänyt hyvin Harvey Perkins teoksessaan: *Place, Identity and everyday life in a globalizing world* (2012). Perkins esittelee teoksessaan viime vuosikymmenien identiteettitutkimusta. Monien tutkijoiden mielestä maailman lähentyminen on saattanut nimenomaan korostaa lokaalin merkitystä. Globalisaation jatkuva muutos on tehnyt lokaalista identiteetistä vastatendenssin. Toisaalta jotkut tutkijat korostavat, että globaali ja lokaali ovat joutuneet sopeutumaan toisiinsa jo vuosisatojen ajan eikä globalisaation merkitystä tule siten yli-korostaa.⁵⁰ Kuten todettua, alueellinen identiteetti on jatkuva prosessi, joka ottaa vaikutteensa niin globaalista kuin lokaalista muodostaen jatkuvasti uusia identiteettejä.⁵¹

Globalisoituminen on aiheuttanut myös sekä valtioiden että alueiden, kuten kuntien välistä kilpailua. Se liittyy osittain monikansallisten yritysten nousuun, joiden varoista valtiot ja kunnat käyvät kamppailua.⁵² Mahdollisesti Espoon kohdalla tämä voisi näkyä esimerkiksi kilpailuna eri yrityksistä. Kunnanjohtajat saattavat korostaa omaa aluettaan, jolloin puhutaan imagosta eli eräänlaisesta brändätyistä identiteetistä. Imagon rakentaminen ja siitä käytävä keskustelu

⁴⁹ McNeill & McNeill 2003, 415.

⁵⁰ Perkins, Harve: *Place, identity and everyday life in a globalizing world* 2012, 21-24 ja 177-185.

⁵¹ Hall 1999, 63-64.

⁵² Zimmerbauer 2008, 45-46.

rakentuu usein alueellisen identiteetin pohjalta. Esimerkiksi Zimmerbauer puhuu kahdensuuntaisesta prosessista, jolloin sekä alueellinen identiteetti että imago vaikuttavat toisten syntymiseen ja ovat siten samojen prosessien tulosta.⁵³

5. Metodi

5.1 Sosiaalinen konstruktivismi

Perinteisen sosiaalihistorian suuri metodinen hyppäys ajoittuu 1990-luvulle, jolloin aiemmin sosiologian parissa esitetty diskurssianalyttinen metodi omaksuttiin osaksi sosiaalihistorian tutkimusta. Diskurssianalyysi herätti aikanaan huomiota, sillä se tutki perinteisiä ilmiöitä uudella tavalla.⁵⁴ Diskurssianalyysin ytimessä on ajatus sosiaalisesta konstruktivismista, joka voidaan ajatella eräänlaisena teoreettisena viitekehyksenä diskurssianalyysille. Sosiaalinen konstruktivismi voidaan tiivistää ajatukseksi todellisuudesta, joka rakentuu jatkuvassa kielellisessä vuorovaikutuksessa. Tämä tarkoittaa, ettei ole olemassa yhtä totuutta, vaan totuus rakentuu suhteessa kontekstiin ja toimijaan. Konstruktivismissa keskitytään siis kieleen ja sen konstruktiomaan todellisuuteen. Tutkittava todellisuus muodostuu puhetavoista eli diskursseista. Diskurssianalyysissa sosiaalinen konstruktivismi on keskeistä. Se näkyy tutkimuskysymyksen muotoilussa ja samalla se määrittää tutkijan position. Emme tutki objektiivisia faktoja, vaan kielen luomia merkityssysteemejä.⁵⁵ Näitä merkityssysteemejä luodaan jatkuvasti puheessa ja kirjoituksissa.

5.2 Teemoitus, diskurssianalyysi ja identiteetin tutkiminen

Tutkielmani analyysi perustuu Länsiväylässä käytyjen keskustelujen teemoitukseen ja niiden avaamiseen alueidentiteetin selvittämiseksi. Teemoituksen pohjana olen hyödyntänyt diskurssianalyysia ja ajatusta sosiaalisesta konstruktivismista. Yksinkertaisuudessaan

⁵³ Zimmerbauer 2008, 68.

⁵⁴ Haapala, Pertti: Talous- ja sosiaalihistorian tutkimus Suomessa 1900-luvulla. Teoksessa Sini Kangas, Marjatta Hietala ja Heikki Ylikangas (toim.) Historia eilen ja tänään. Historian ja arkeologian suunnat Suomessa 1908-2008. Helsinki 2009, 70-82.

⁵⁵ Jokinen, Arja; Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero: Diskurssianalyysi: Teoriat, peruskäsitteet ja käyttö 2016, 252-253.

diskurssianalyysi on puheen, tekstin tai esimerkiksi erilaisten merkkien käytön tutkimusta.

Diskurssianalyysissa voimme tutkia tekstissä olevia konteksteja, toimintaa ja funktioita. Kaikki riippuu valitusta painotustavasta ja siten kyse on enemmän tutkijan valitsemasta tutkimustavasta, kuin selkeästä tutkimusmenetelmästä.⁵⁶

Diskurssianalyysia on mielestäni syytä tarkastella enemmän metodisena viitekehyksenä. Näin todetaan myös kirjassa Diskurssianalyysi, teorian, peruskäsitteet ja käyttö (2016). Kirjoittajat määrittävät diskurssianalyysin perustuvan ainakin seuraaville olettamuksille:

1. Oletus kielenkäytön sosiaalista todellisuutta rakentavasta luonteesta
2. Oletus useiden rinnakkaisten ja keskenään kilpailevien merkityssysteemien olemassaolosta
3. Oletus merkityksellisen toiminnan kontekstisidonnaisuudesta
4. Oletus toimijoiden kiinnittymisestä merkityssysteemeihin
5. Oletus kielenkäytön seurauksia tuottavasta luonteesta

Kirjoittajien mukaan tutkijan valitsema painotus määrittelee kuinka merkittävässä asemassa nämä teoreettiset lähtökohdat ovat.⁵⁷ Ehkäpä olennaisinta diskurssianalyysin käsittämisessä on ymmärtää sen suhde sosiaaliseen konstruktionismiin. Emme voi ikinä tutkia maailmaa puhtaana, vaan tutkijalla on aina jo syntynyt näkökulmaa.⁵⁸ Näin esimerkiksi pelkkä identiteetti terminä sisältää käsityksiä, joita tutkija ei pysty ohittamaan ja siksi tutkijan ja tutkimuskohteen välinen suhde on automaattisesti konstruktiivinen.⁵⁹ Tämän tutkielman tulokset peilaavat jo olemassa olevaan, mutta luovat myös uudenlaista sosiaalista todellisuutta.

Diskurssien ja diskurssianalyysin ymmärtäminen on olennaista identiteettien tutkimuksessa. Diskurssianalyysin avulla on mahdollista analysoida yksityiskohtaisesti, miten sosiaalista todellisuutta eli identiteettiä on luotu. Esitetyistä kokonaisuuksista pystytään luomaan kuva tutkimuskohteesta ja samalla tullaan ottaneeksi osaa keskusteluun. Historiantutkimuksessa

⁵⁶ Saaranen-Kauppinen, Anita; Puusniekka, Anna: KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto, 2006. [verkkojulkaisu] http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L7_3_6_1.html (19.01.2018)

⁵⁷ Jokinen, Juhila & Suoninen 2016, 21.

⁵⁸ Historiantutkimuksen näkökulmaa esimerkiksi: Jorma Kalela - Historiantutkimus ja Historia 2002.

⁵⁹ Jokinen, Juhila & Suoninen 2016, 202-203.

ajatustapaa on esitellyt esimerkiksi Jorma Kalela. Kalelan mukaan historiantutkijat ovat aliarvioineet perustavimman eron historian ja luonnontieteen välillä. Historiantutkija ei voi sulkeutua laboratorioon, vaan hänen on hyväksyttävä se totuus, ettei hän voi olla täysin objektiivinen. Historioitsija ei pysty lähestymään tutkimuskohdetta puhtaana, sillä hän ei koskaan voi olla vapaa omista ennakko-olettamuksistaan.⁶⁰

Tässä tutkielmassa tarkastelen ihmisen käymiä keskusteluja, eli mitä he ovat puhuneet omasta alueidentiteetistään. Vaikka en käytä diskurssianalyysin keinoja, niin minun tulee hyväksyä ajatus sosiaalisesta konstruktivismista. Identiteetti rakentuu puheesta eikä sitä ole mahdollista mitata muilla keinoilla. Manuel Castellsin mukaan on helppo todeta, että kaikki identiteetit ovat rakennettuja. Todellinen ongelma on näyttää keneltä ja ketä varten identiteetit ovat alun perin luotu.⁶¹

Diskurssianalyysia ja koko konstruktivismia on paljolti kritisoitu sen kieltä ylikorostavasta luonteesta. Diskursseille ja kielen tuottamille totuuksille on kriitikoiden mielestä annettu liikaa merkitystä suhteessa materiaan ja fyysisyyteen.⁶² On kuitenkin huomioitava, että nimenomaan eri alueista käytävä keskustelu on se, joka muokkaa identiteettiä ja tekee siitä ihmisille merkityksellistä. Otetaan esimerkiksi kaupungin keskustori, joka voi olla kätevä ja taidokkaasti suunniteltu, mutta sen merkitys rakentuu vasta kielellisen tulkinnan kautta. Mielikuvat identiteetistä ovatkin viime kädessä sosiaalisia konstruktioita, vaikka ne viittaisivatkin fyysiseen materiaan.⁶³

5.3 Kattegoria-analyysi

Alueidentiteetin kehitystä olisi mielestäni mahdollista lähestyä myös kattegoria-analyysin avulla. Sisällyttäessämme alueeseen tietynlaisia olettamuksia ja kokemuksia, tulemmme samalla määritelleeksi alueen identiteettiä. Toisin sanoen me kategorisoimme eri alueita. Eero Suoninen

⁶⁰ Kalela 2002, 14.

⁶¹ Castells 2010, 7.

⁶² Zimmerbauer 2008, 38-39.

⁶³ Aiheesta lisää esimerkiksi Äikäs, Topi: Imagoa etsimässä, Kaupunki- ja aluemarkkinoinnin haasteista mielikuvan mahdollisuuksiin, 2004, 21.

avaa ajatusta kirjassa *Kategoria-analyysi* (2012).⁶⁴ Suonisen mukaan identiteetillä tarkoitetaan, millaiseksi henkilö tai tässä tapauksessa alue, on kuvattavissa erilaisten kategorioiden avulla. Kategorisointiprosessiin vaikuttaa oman aikakauden tieto, asiantuntijoiden linjaukset, jatkuvat täsmennykset, pysyvemmän kategorian tuottaminen ja lopulta sen jatkuva muokkaaminen.⁶⁵

Eero Suonisen määrittelyssä kategoria-analyysi perustuu diskurssien tutkimiseen, mutta eri näkökulmasta. Tällä hän tarkoittaa, että kategoria-analyysissä tutkitaan enemmän diskurssien tuottamaa lopputulosta, kuin niiden eri osia. Tämä karkea linjanveto ei tarkoita, että asia olisi näin yksinkertainen. Yhtä lailla kategoria-analyysissä tarkastellaan eri kategorioiden muutosta ja tämä tapahtuu osittain diskurssianalyysin keinoin. Kategoria-analyysi on hyvä huomioida, koska se auttaa ymmärtämään osan identiteettien merkityksestä. Identiteetit syntyvät ihmisten tarpeesta yksinkertaistaa kokemaansa.

6. Aineisto

Espoolaisen identiteetin selvittämiseksi tutkielmassani käydään läpi Länsiväylä-nimisen ilmaisjakelulehden artikkeleita neljältä vuosikymmeneltä. Aineisto koostuu kolmesta peräkkäisestä vuodesta kultakin alkavalta vuosikymmeneltä. (1971-1973, 1981-1983, 1990-1992 ja 2001-2003, poikkeuksena 1990-luku, jossa hetkittäisen aineiston puuttumisen vuoksi käytettiin vuotta 1990 vuoden 1993 sijaista.)

Aineiston rajausta on tehty kahdesta perustavanlaisesta syystä. Ensimmäisen syy juontuu Espoon kaupungin perustamisvuodesta 1972. Tämän tutkielman mielenkiinto on espoolaisessa identiteetissä ja siksi ensimmäinen tarkasteluvuosi on ajoitettu vuoteen 1971. Tällöin Länsiväylästä löytyy todennäköisesti artikkeleita siitä, mitä Espoo ja espoolaisuus tarkoittivat sen asukkaille. Toinen syy valittuun rajaukseen johtuu aineiston suuresta määrästä. Tutkijana minulla ei valitettavasti ole resursseja käydä läpi jokaista vuosijulkaisua. Sille ei mielestäni ole edes tarvetta, koska identiteetti kehittyy hitaasti ja siksi sen tarkastelemisessa on järkevämpää keskittyä mahdollisimman pitkälle aikajaksolle. Yksittäiset vuodet eivät muuta alueidentiteettejä.

⁶⁴ Jokinen, Arja; Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero: *Kategoriat, Kulttuuri ja Moraali – Johdatus Kategoria-analyysiin* 2012, 89 – 130.

⁶⁵ Jokinen, Juhila & Suoninen 2012, 129.

Tutkielmani aineisto on kerätty manuaalisesti Kansallisarkiston aineistoista, jossa Länsiväylä-lehtiä säilytetään mikrofilmeinä. Aineistoon ei ollut mahdollista tehdä sanahakuja ja siksi on mahdollista, että minulta on jäänyt huomaamatta aiheen kannalta merkittäviä artikkeleita. Aineisto valikoitui silmäilemällä kaikki edellä mainitut Länsiväylän vuosijulkaisut ja poimimalla sieltä Espooseen ja espoolaisuuteen liittyneitä artikkeleita. Suurimmat teemat keskustelun ympärillä liittyivät infrastruktuuriin, kulttuuriin ja urheiluun. Lisäksi olen yrittänyt poimia kaikki artikkelit, joissa puhuttiin espoolaisuudesta tai kuvailtiin Espoon kaupunkia.

Aineistoon valikoitui yhteensä 1397 artikkelia, jotka käytiin läpi Atlas-nimisellä, laadullisen analyysin työkalulla. Jokainen artikkeli koodattiin aihealueittain niiden luomien merkitysmailmojen perusteella. Tämän jälkeen suurimmat debatit on luettu uudestaan ja ne on esitelty tarkemmin tässä tutkielmassa. Käytetyt artikkelit sisältävät pääkirjoituksia, pidempiä mielipidekirjoituksia, yleisönosaston kirjoituksia sekä uutisia. Pois on jätetty kaikki lyhyet, noin muutaman virkkeen ilmoitukset sekä mainokset. Artikkelit saattavat olla nimimerkillä, omalla nimellä tai lehden nimissä kirjoitettuja tekstejä.

Taulukko 1. Artikkeleiden määrä per teema

Teemat	Artikkeleiden määrä	Huomioita
Urheilu	167	Sisältäen myös keskustelun jäähallista
Tapiola	187	
Infrastruktuuri	236	Sisältäen myös keskustelun liikenteestä, paitsi metro
Metro	181	
Kulttuuri	160	
Espoon imago ja espoolaisuus	147	
Muut artikkelit	319	Sisältäen vaihtelevasti eri teemoja
Yhteensä	1397	Sisältäen yhteensä 55 erilaista teemaa

Lähde: Länsiväylästä satunnaisesti poimitut artikkelit vuosilta 1971-1973, 1981-1983, 1990-1992, 2001-2003.

Nämä artikkelit ovat luettu uudestaan ja koodattu Atlas -nimisellä, laadullisen tutkimuksen apuohjelmalla.

Kuten taulukosta 1 voimme huomata, niin olen jättänyt yhteensä 319 artikkelia pois kokonaistarkastelusta. Nämä artikkelit ja uutiset sisälsivät aiheita pienemmistä asuinalueista, kuten Kauklahdesta, Kivenlahdesta ja Soukasta. Yhtä lailla ne sisälsivät tekstejä espoolaisista harrastuksista, kuten veneilystä ja golfista. Nämä aihealueet olisi ollut helppo liittää keskusteluun rikkaasta Espoosta, mutta kauseliteetti oli aineiston perusteella liian väljä. Yksi mielenkiintoinen teema liittyi pääkaupunkiseudun yhteistyöhön, jota tarkastellaan myös historiaosuudessa. Aineistoni perusteella aiheen tarkastelu jäi noin kahteenkymmeneen artikkeliin, mutta on hyvin mahdollista, että valitun aikajakson ulkopuolella tämä on ollut kenties merkittäväkin teema. Pääkaupunkiseudun yhteistyön kehittyminen on liittynyt niin metron rakentamiseen, Espoon kehittämiseen, urheiluun, espoolaisuuteen ja ylipäätensä kaikkiin tässä tutkielmassa analysoitaviin teemoihin.

Toinen huomio taulukossa liittyy artikkeleiden tarkkaan määrään per teema. Moni artikkeli tai uutinen olisi voitu koodata moneen eri teemaan. Otetaan esimerkiksi infrastruktuuriin liittyneet artikkelit, joissa saatettiin viitata samaan aikaan länsiväylään, metroon, Tapiolaan ja espoolaisuuteen. Tämän vuoksi artikkeleiden tarkkoihin määriin per teema on syytä suhtautua

varauksella. Ne antavat silti suuntaa teemojen painoarvosta Länsiväylän kirjoittelussa. Samalla olen jättänyt tässä erottelussa huomioimatta luontoon viitanneet artikkelit, sillä teema esiintyi useimmiten jonkun muun keskustelun, kuten metrokeskustelun sisällä.

Tutkimuskohdetta olisi voinut yhtä lailla lähestyä esimerkiksi haastatteluilla. Kandidaatin tutkielmassani käytin Tapiolan paikallisidentiteetin tarkastelemiseen kyselytutkimusta, jossa selvitettiin asukkaiden kokemuksia Tapiolan yhteisöllisyydestä. Muistitiedon hyödyntäminen historian tutkimuksessa on kuitenkin aina ongelmallista, koska viime kädessä emme tiedä mitä ihmiset haluavat muistella ja mitä tärkeää he saattavat unohtaa.⁶⁶ Tästä syystä päädyin tarkastelemaan nimenomaan aikalaiskirjoituksia espoolaisuudesta. Lisäksi paikallislehden hyödyntäminen mahdollistaa paremmin pitkän aikavälin tarkastelun, joka on olennaista identiteetin tutkimuksessa.

6.1 Länsiväylä-lehti

Länsiväylä-lehti sai alkunsa vuonna 1954, kun Asuntosäätiö (Tapiolan alueen rakennuttaja) halusi Espoon Tapiolalle oman äänenkannattajan. Lehden nimi oli alun perin Tapiola tänään. Lehden tarkoitus määriteltiin ensimmäisessä numerossa yhdyssiteeksi rakennuttajan ja asukkaiden välille.⁶⁷ Lehdessä kerrottiin pääasiallisesti alueen tapahtumista, kokouksista sekä alueen rakentamiseen liittyneistä asioista. Ajan myötä lehdessä esiintyi yhä enemmän kirjoituksia koko Espoon asioista, kuten esimerkiksi kuntapolitiikasta. Se oli varsin polttava aihe, sillä Tapiola olisi halunnut omaksi kaupungiksi 1960-luvun alkupuolella. Onkin huomioitava, että lehdessä kirjoitettiin Espoon kauppalan päätöksistä varsin negatiiviseen sävyyn, mikä johtui juuri Espoon kauppalan vastahakoisuudesta myötävaikuttaa Tapiolan kaupungin perustamiseen.⁶⁸

⁶⁶ Kalela 2002, 90. Tämä ei tarkoita, etteikö muistitietoa tulisi käyttää historian tutkimisessa. Tämän tutkielman kannalta lehdistön analysointi oli kuitenkin parempi ratkaisu.

⁶⁷ Tapiola Tänään 1/1954.

⁶⁸ Kaikki Tapiola tänään -lehdet verkossa: <http://www.tapiolagardencity.fi/tapiolan-puutarhakaupungin-historiaa/historia/tapiola-tanaan-asuntosaaion-tiedotuslehti-1954-1968/> (viitattu 24.1.2019)

Vuoden 1969 alussa lehden nimi muuttui Länsiväyläksi ja sen painosmäärät kasvoivat kattamaan koko Etelä-Espoon aluetta. Tapiola tänään -lehden viimeisessä numerossa kirjoitettiin, että uuden Länsiväylä-lehden tarkoitus on palvella Espoon yhdyskunnan uusia asukkaita, joilla viitattiin Asuntosäätiön rakennuttamaan, Espoonlahden alueeseen. Uuden lehden nimeksi tuli Länsiväylä, koska sen sanottiin olleen Etelä-Espoon hermosuoni.⁶⁹ Samalla uusi nimi viittasi lehden rooliin Etelä-Espoon äänenkannattajana. Silloinen päätoimittaja Uolevi Itkonen kuvaili muutoksen tarvetta kolmella teesillään: 1. Asuntosäätiön kaikilla asukkailla tulisi olla oikeus omaan lehteen 2. Espoo on maamme nopeimmin kasvava kunta ja siitä kirjoitetaan jatkuvasti kielteiseen sävyyn esimerkiksi Iltasanomissa 3. Kaakkois-Espoo on maamme ostosvoimaisin alue.⁷⁰

1970-luvulta eteenpäin Länsiväylä-lehdessä uutisoitiin yhä enemmän kansallisen ja ylikansallisen tason politiikasta. Lehdessä otettiin aktiivisesti kantaa esimerkiksi maailmanpolitiikkaan, Suomen valuuttakriiseihin ja eduskuntavaaleihin. 1970-luvulta alkaen lehden painosmäärät kasvoivat nopeasti yhdessä Espoon kasvun myötä. Etelä-Espoon alueet kuten Kivenlahti, Matinkylä, Olari ja Soukka kehittyivät voimakkaasti tänä aikana ja ne omalta osaltaan vauhdittivat lehden merkittävyyttä koko Espoossa.

1980-luvulla Lehti muistutti jo perinteistä uutislehteä sisältäen pääkirjoituksen, pienemmät uutiset, lukijakommentit sekä sarjakuvat. Lehdessä uutisoitiin edelleen Espoon sisäisistä asioista, mutta sen äänenkannattajarooli oli hiipunut. Tämä ei tarkoittanut, että lehti olisi unohtanut tapiolalaisia juuriaan, sillä suurin osa lehden paikallisuutisista keskittyi edelleen Tapiolan alueeseen. Muut Espoon alueet, erityisesti Keski-Espoo, esiintyivät uutisissa harvemmin. Asuntosäätiön alueita korostettiin ja painostus tuntui myös toimittajien arjessa.⁷¹

1990-luvun loppupuolella Länsiväylä muuttui jälleen ja nyt lehdessä uutisoitiin lähinnä Espoota ja espoolaisia koskettavia asioita. Lehti muuttui siten lähemmäksi sen alkuperäistä roolia paikallisena tiedonvälittäjänä. Kehitykseen vaikutti suuresti uusi omistaja, sillä Länsiväylän perustaja

⁶⁹ Tapiola Tänään 46/1968.

⁷⁰ Elina Hatakka, Mauritz Hellström ja Markku Marttinen: Länsiväylän villit vuodet 1969 – 1998, 2015, 13.

⁷¹ Hatakka, Hellström & Marttinen 2015, 25.

Asuntosäätiö myi lehden vuonna 1996 Keski-Uusimaalle ja Jantonille.⁷² Muutos oli selkeä ja se tarkoitti samalla, että Espoosta ja espoolaisuudesta löytyi aikaisempaa enemmän kirjoittelua. Länsiväylän entinen toimittaja Markku Marttinen kuvaili muutosta seuraavasti:

Vanha kunnon Länsiväylä jäi historiaan ja muuttui samalla Vantaan Sanomien Espoo painokseksi.⁷³

Kommentista voidaan ymmärtää, että lehden kriittisyys väheni samalla merkittävästi.

1970-luvulla lehden kirjoittelu painottui nimensä mukaisesti Länsiväylän varteen sijoittuneelle alueelle. Uutisoinnista huomioitiin myös muita alueita, mutta pääpaino oli edellä mainitulla alueella. 1970-luvulla yksittäinen painosmäärä oli noin 10 000 ja lehden jakelupiiriä kasvatettiin yleisön pyynnöstä.⁷⁴ Espoolaiselle paikallislehdelle oli eittämättä kysyntää eikä sillä ollut kilpailijoita. Vuodesta 1982 alkaen Länsiväylää ryhdyttiin julkaisemaan kaksi kertaa viikossa aiemman yhden kerran sijaan. 1990-luvulla lehden painosmäärä oli noin 80 000 ja 2000-luvun alussa saavutettiin jopa 130 000:n lehden painosmäärä. Samalla se tarkoitti siirtymistä uusille alueille, kuten Kirkkonummelle ja Kauniaisiin.

Länsiväylästä oli 1990-luvun alkuun mennessä tullut koko Espoon luetuin lehti. Vuonna 1991 Länsiväylää luki noin 93 % yli 15 vuotiaista espoolaisista, kun taas seuraavaksi luetuin lehti, Helsingin Sanomat, tavoitti noin 88 % espoolaisista.⁷⁵ Espoon kaupungin teettämässä kyselyssä vuonna 1992 selvitettiin Espoon oman tiedotuslehden merkitystä kuntalaisille. Kyselyyn vastanneista 73 % piti Espoo-lehteä tärkeänä tiedonvälittäjänä, kun taas samassa tutkimuksessa 94 % piti Länsiväylää tärkeänä tiedonvälittäjänä.⁷⁶ Voidaan siis perustellusti sanoa, että Länsiväylästä oli tullut Espoon tärkein alueellinen uutiskanava. Länsiväylän luomalla kuvalla Espoosta ja espoolaisuudesta oli merkittävä vaikutus alueen asukkaisiin.

⁷² Länsiväylä 17.9.2014, 28-29. Vuodesta 2013 Länsiväylä on kuulunut Keskisuomalaisen Oyj yhtiöön. <https://yle.fi/uutiset/3-9202049> (viitattu 29.1.2019)

⁷³ Hatakka, Hellström & Marttinen, 2015, 20.

⁷⁴ Hatakka, Hellström & Marttinen, 2015, 15.

⁷⁵ Länsiväylän teettämä tutkimus, joka uutisoitiin lehden numerossa 100, 1991.

⁷⁶ Länsiväylän numero 24, 1992.

6.2 Aineistosta huomioitavaa

Mitä tutkielmassa tulee ymmärtää, kun tutkimme alueellista identiteettiä yhden lehden perusteella? On selvää, ettei kaupunkia perustaessa Espoossa ollut olemassa vakaita instituutioita. Espoossa ei myöskään ollut vakiintunutta paikallislehteä tai mediaa, joka olisi toiminut espoolaisten areenana. Länsiväylä otti tämän mediatyhjiön haltuun, mutta samalla se loi siitä itsensä näköisen. Myöhemmin lehti on tituleerannut itseään esimerkiksi kaupungin kovaääniseksi megafoniksi, joka on toiminut kaupungin ja asukkaiden välisenä henkiliimana.⁷⁷ Toisin sanoen se on halunnut tulla ymmärretyksi espoolaisena kriitikkona, joka ajaa koko Espoon etua.

Merkittävin henkilö lehden taustalla on varmasti ollut sen pitkäaikaisin päätoimittaja Uolevi Itkonen. Hänen myötävaikutuksestaan syntyi ajatus koko Espoon kattavasta lehdestä. Tutkielman kannalta merkittävää on, että Itkonen pysyi lehden johdossa vuodet 1964-1996. Hänen vaikutus lehden journalistiseen linjaan on ollut eittämättä suuri. Itkonen toimi myös SDP:n kaupunginvaltuutettuna, mitä ei jostain syystä ilmaisjakelulehdessä katsottu ongelmana.⁷⁸ 1980- ja 1990-luvuilla Itkonen kirjoitti pääkirjoitukset omalla nimellään ja näissä teksteissä toistuvasti kritisoitiin Espoon päättäjiä.

Länsiväylä-lehti ei syntynyt tyhjiössä. Sen juuret olivat Tapiolassa ja tämä näkyi lehdessä aina 1990-luvulle asti. Voidaan sanoa, että koko 1970-luvun ajan lehti oli enemmän Etelä-Espoon media kuin koko Espoon. Vuonna 2015 julkaistussa Länsiväylän muistelmassa entiset toimittajat ovat myöntäneet, että lehti oli ensisijaisesti rakennuttajayrityksen äänenkannattaja, mutta sillä oli myös journalistista kunnianhimoa.⁷⁹ Ne, jotka ovat luoneet ja tuottaneet espoolaisuuden diskurssia ovat olleet samalla merkittävässä asemassa koko espoolaisuuden synnyssä. Tässä tutkielmassa olen kiinnostunut Länsiväylä-lehden tuottamasta ja ylläpitämästä espoolaisesta identiteetistä. Silloin on olennaista ymmärtää lehden valta ja kielenkäytön merkitys. Palaamme diskurssianalyysin perusajatukseen: ei ole väliä onko saamamme kuva espoolaisuudesta tosi tai epätosi. Tutkielman tarkoitus ei ole esittää keskustelun ulkopuolella olevaa absoluuttista totuutta vaan hahmottaa sitä kuvaa, jonka Espoon ylivoimaisesti luetuin lehti on antanut espoolaisuudesta.

⁷⁷ Länsiväylä 17.9.2014, 2.

⁷⁸ Hatakka, Hellström, Marttinen 2015, 70.

⁷⁹ Hatakka, Hellström Marttinen 2015.

Lehden käyttö tässä tutkielmassa on yllä mainituista seikoista johtuen perusteltua. Se on johtanut keskustelua siitä, mitä espoolaisuus on ja minkälaisiin kiinnityspisteisiin se on tukeutunut. Kenties Länsiväylä on ollut keskustelua ohjaava voima. Lehden kasvaessa sen sisällä on käyty yhä voimakkaampia keskusteluja espoolaisuudesta, joita tässä tutkielmassa pyrin avaamaan.

7. Espoon Historiaa

7.1 Espoon alueen syntyminen

Espoon esihistoria ulottuu aina noin 9 000 vuoden päähän ja sen asutusta voidaan seurata melkein yhtäjaksoisesti siitä lähtien.⁸⁰ Noin 1100-luvulta eteenpäin ruotsalaiset saapuivat lännestä hiljalleen kohti Espoon aluetta. Alueen varhaisimmat kirkonpitäjät mainitaan jo 1300-luvulla, mutta tällöin Espoon alue kuului vielä sen länsinaapuriin, Kirkkonummeen kuntaan. Ensimmäinen suurempi asutusaalto asettui Espoonjoen ja Gumbölenjoen seutuille. Espoo nimen arvellaan tulleen Gumbölenjoen ja Mankinjoen yhtymäkohdasta, jossa sijaitsi Espabyn kylä.⁸¹ 1600-luvulle tultaessa alueesta käytettiin jo sen nykyistä nimitystä Esbo.⁸²

Vanhin kirjallinen maininta Espoosta on vuodelta 1433, jolloin puhuttiin jo Espoon pitäjästä. 1450-luvulla rakennettiin Espoon tuomiokirkko, joka valmistui 1458. Samana vuonna Espoo erosi Kirkkonummen seurakunnasta ja silloin katsotaan alkaneeksi itsenäisen Espoon historia.⁸³ (Espoon itsenäinen seurakunta syntyi vasta vuonna 1492⁸⁴).

Vuonna 1556 perustettu kuninkaankartano mullisti Espoon alueen elämää. Tämä ei tarkoittanut pelkästään positiivista muutosta, sillä tehostunut verojen keräys tarkoitti Espoon talonpoikien köyhtymistä. Kuninkaan kartanolla (sittemmin Espoon kartanolla) oli silti merkittävä vaikutus,

⁸⁰ Laakso, Tommi; Salonen Erja; Sillanpää, Pirkko: Keski-Espoo - Kivikauden kylästä kaupunkikeskukseksi 1998, 9.

⁸¹ Ikkala, Marja-Leena: Kylästä Lähiöön 1989, 13.

⁸² Laakso, Salonen, Sillanpää 1998, 18.

⁸³ <http://www.espooneurakunnat.fi/kirkot-ja-tilat/kirkot/espoo-tuomiokirkko#> (viitattu 27.1.2019)

⁸⁴ Laakso, Salonen, Sillanpää 1998, 19.

koska suurtila merkitsi pysyvyyttä muuten hajanaisella ja vaikeasti tunnistettavalla alueella.⁸⁵ 1500-luvulle tultaessa Espoon alue koostui yli kuudestakymmenestä, muutaman talon kylästä. Espoon kirkon ja kuninkaankartanon lisäksi merkittävää oli Helsingin kauppapaikan perustaminen 1500-luvulla. Se mahdollisti aikalaisille huomattavasti paremmat mahdollisuudet kaupankäyntiin.⁸⁶

7.2 Espoon hidas kehittyminen

Vaikka Espoon katsotaan olevan perustettu jo 1400-luvun lopulla, alueen merkittävin sysäys tapahtui vasta vuonna 1809, kun Helsingistä tuli silloisen Suomen pääkaupunki. Ennen pääkaupungin siirtämistä Turusta Helsinkiin aateliston määrä oli toki kasvanut Espoon alueella ja lisäksi torppien perustaminen oli yleistynyt. Kehitys ei silti näkynyt Espoon väestönkehityksessä (1749: 1900 henkeä, 1825: noin 3500 henkeä⁸⁷, 1865: noin 4000 henkeä⁸⁸). Vielä 1800-luvun puoliväliin asti Espoo oli selkeästi maaseutua ja se jakautui pieniin kyliin, jotka eivät tunteneet kuuluvansa yhtenäiseen Espooseen. Mitään varsinaista keskustaa ei päässyt syntyään, vaikka asutus oli tiheintä nykyisen Espoon keskustan alueella. Varhainen teollisuus jakautui Espoon eri kaupunginosiin ja tämä kehitys edisti hajanaisuutta.⁸⁹ Ensimmäiset asutustaajamat syntyivät teollisuuden ympärille ja ne vahvistivat jo olemassa olleiden alueiden, kuten Köklaxin (Kauklahti), Stensvikin (Kivenlahti) ja Sökön (Soukka) kylien asemaa. Merkittävin vaikutus esiteollisuudella oli Espoonlahden rannikolla, jonne syntyi kokonaan uusi teollisuusalue. Toisistaan jopa kymmenen kilometrin päässä olleet alueet vahvistuivat ilman yhtenäisyyden tunnetta toisiinsa.⁹⁰

Siten Espoo rakentui vielä 1800-luvulla hajanaisille alueille, jonka kylät koostuivat pienimmillään yhdestä suurtilasta.⁹¹ Suurtilojen syntyminen Espoon alueelle johtui pitkälti Helsingin vaikutuksesta. Uuteen pääkaupunkiin muuttaneet virkamiehet etsivät itselleen lähialueelta lomatiloja.⁹² Vastavuoroisesti Helsinkiin muutti paljon työväestöä. Välimatka Espoon ja Helsingin

⁸⁵ Ikkala 1989, 20-21.

⁸⁶ Ikkala 1989, 15-16.

⁸⁷ Nikander, Hagar: Espoo 1700 – 1865, Espoo Sarja, 1984, 23-24.

⁸⁸ Lahti 1975, 17.

⁸⁹ Ikkala 1989, 48-49.

⁹⁰ Ikkala 1989, 49.

⁹¹ Ikkala 1989, 48.

⁹² Henrik Ekholm, Alpo Rapila, Lyyli Virtanen: Espoo Kotiseutuoppi 1970, 56.

välillä oli hankala erityisesti alemmille sosiaaliluokille. Tämän vuoksi Espoon 1850-luvun jälkipuoliskon muuttoliike oli kokonaisuudessaan negatiivinen. Muutoksen katkaisi vasta rautatien rakentaminen, joka virallisesti avattiin vuonna 1903. Ennen rautatien rakentamista Helsingistä työpaikan saaneiden oli pakko muuttaa Helsinkiin.⁹³

7.3 Espoon jakautuminen

1800-luvun alussa alkanut helsinkiläisten huvilarakentaminen jatkui pitkälle 1900-luvulle. Huviloita hankittiin koko Espoon rantaviivalta. 1920-luvulle tultaessa huvilatontteja oli myyty noin 120 kappaletta.⁹⁴ Samalla kun Helsinki tarjosi yhä enemmän työpaikkoja espoolaisille, Espoo houkutteli parempiosaisia helsinkiläisiä rakentamaan tai vuokraamaan kesäasuntoja. Nämä huvilat loivat arvokasta rakennuskulttuuria Espooseen. Huviloiden rakentaminen Espooseen erotti ensimmäistä kertaa Etelä- ja Keski-Espoon toisistaan (myöhemmin tämän teki rakennettu infrastruktuuri). Rikkaampien Espoo sijoittui rannikko- ja saaristoalueelle ja vastaavasti paikallisväestö keskittyi asettumaan junaradan varrelle Keski-Espooseen. Rannikko-Espooseen syntyi ”parempien ihmisten” lomanviettokeskuksia. Myöhemmin 1900-luvun alkupuolella huviloita syntyi myös sisämaahan. 1930-luvun lopulla huviloita oli koko Espoossa useita satoja. Sisämaahan niitä syntyi erityisesti Pohjois-Espooseen, esimerkiksi Jupperin ja Dalsvikin alueelle.⁹⁵

7.3.1 Merkittävien alueiden synty

Seuraavassa esitellään Espoon historian kannalta kaksi merkittävää kehityslinjaa. Kirkonkylän alueelle ja sittemmin junaradan varrelle syntyi ajan myötä Keski-Espoo. Vastaavasti Westendin ja Tapiolan myötä alkoi Etelä-Espoon rakentaminen.

⁹³ Ikkala 1989, 64.

⁹⁴ Ikkala 1989, 48.

⁹⁵ Maisala, Pertti: Espoo, Oma lukunsa kaupunkisuunnittelun, kaupunkirakentamisen ja kaavoitushallinnon kehitys vuoteen 2000, 2008, 23.

Westend

1800-luvun huvilarakentaminen huipentui oman huvilakaupungin syntymiseen Espoon ranta-alueelle (huomioi Kauniaisen syntyhistoria⁹⁶). Huvilakaupungilla tarkoitettiin 1900-luvun alussa väljäksi kaavoitettua omakotitaloaluetta. Koko vuoden asutettavat omakotitalot olivat poikkeus aiempaan kesähuviloiden perinteeseen Espoossa. Vanhan Hagalundin kartanon perillinen Arne Grahn omisti 1900-luvun alkupuolella merkittävän osan maata nykyisen Tapiolan, Otaniemen ja Westendin alueella. Alue oli osittain eristyksissä pääkaupungista, sillä matka Helsingistä Hagalundiin tehtiin Sinebrychoffin yksityislautalla, mikä oli tarkoitettu vain yksityiskuljetuksiin. Näin työläisten muuttaminen alueelle ei ollut mahdollista (lukuun ottamatta kartanon työläisiä). Etelä-Espoo pysyi pitkään ilman virallista kaavoitusta, koska ilman infrastruktuuria alueella ei ollut mahdollista kaavoittaa asutustaajamia. (Leppävaaran ja Kauniaisten alueet saivat kaavoituksen jo 1900-luvun ensimmäisellä kymmenyksellä nimenomaan rautatien avaamisen seurauksena.⁹⁷)

1930-luvun alussa Grahn sai mahdollisuuden kehittää omistamiaan alueita, kun Jorvaksentien rakentaminen käynnistyi vuonna 1933. Jorvaksentie valmistui vuonna 1938 ja se yhdisti ensimmäistä kertaa silloisen Etelä-Espoon Helsinkiin.⁹⁸ Ajatus Etelä-Espoon kehittämisestä oli ollut vireillä jo pidempään, mutta ilman infrastruktuuria hanke ei ollut edennyt. Grahn halusi luoda omistamastaan alueesta korkealuokkaisen huvilakaupungin, jossa yhdistyisivät ranta ja luonto. Olennaista oli, että uuden infrastruktuurin myötä matka Helsinkiin kesti autolla vain kymmenen minuuttia. Alueella oli tarkoitus harjoittaa väljää ja luonnonläheistä rakentamista (samanlaista ideaa toteutettiin myöhemmin myös Tapiolan alueella). Alueen korkealuokkaisuutta haluttiin korostaa golfkentällä (joka ei kuitenkaan ikinä valmistunut) sekä tennistadionilla. Grahnin vision mukaan korkealaatuiseen asumiseen kuuluivat hyvinvoivat ihmiset ja siksi urheilumahdollisuudet kuuluivat kaupungin peruspilareihin. Huvilakaupunkiin ei silti jostain syystä kuulunut elinvoimainen kaupunkielämä ja palvelut jätettiin systemaattisesti pois kaupunkikuvasta. Yleisille

⁹⁶ Tämä ei ollut ensimmäinen Espoon alueelle rakennettu huvilakaupunki, sillä olihan Kauniainen perustettu jo vuonna 1906. Kauniainen kuitenkin erottautui omaksi kauppalaksi vuonna 1920 enkä tästä syystä käsittele Kauniaista tässä tutkielmassa. Lisää aiheesta esimerkiksi Hällström, Jaana: Grankulla 1906-2006 Kauniainen: Lajinsa viimeinen, 2006.

⁹⁷ Gillberg, Erik; Siukosaari, Asko; Paikkala & Sirkka: Westend – Huvilakaupunki, Espoo 1990, 12-13.

⁹⁸ Gillberg, Siukosaari & Paikkala 1990, 14.

paikoille ei jätetty tilaa edes ravintola- tai kioskitoiminnalle.⁹⁹ Tällä oli varmasti negatiivinen vaikutus yhteisöllisyyden syntymiseen.

Uuden huvilakaupungin rakentaminen oli jo itsessään massiivinen projekti. Huvilakaupungin ylellisyys ei silti jäänyt vain väljien tonttien varaan. Aluetta markkinointiin vahvasti urheilun ja luonnon yhdistelmänä. Tämän lisäksi markkinoitiin esimerkiksi westendiläisten yksityistä uimarantaa ja ratsastusteitä autoteiden vieressä.¹⁰⁰ Westendin perustaminen ja markkinointi loivat pohjaa tuleville Espoo-mielikuville.

1960-luvulta eteenpäin Westendin alue luettiin osaksi Espoon kaupunkia. Infrastruktuurin ylläpito siirtyi Espoon kauppalalle, mikä tarkoitti yhteisöllisyyden vähenemistä. Samankaltainen kehitys tapahtui myös Tapiolan alueella, jossa Asuntosäätiön johtama rakennusprojekti siirtyi pitkälti Espoon vastuulle.¹⁰¹ Kuvitelmat vain westendiläisille varatuista alueista, kuten uimarannoista, olivat enää utopiaa.

Tapiola

Tapiolan alue kuului samaan Hagalundin kartanon alueeseen kuin Otaniemi ja Westend. Vielä 1930-luvulla kaavoittamaton Tapiolan alue tuli myytiin ja Asuntosäätiö osti sen vuonna 1951. Väestöliiton johdolla organisoitu uusi järjestö nimeltä Asuntosäätiö otti tehtäväkseen rakentaa uudenlaisen asutuskeskuksen vanhan Hagalundin kartanon alueelle.¹⁰² Tapiolan syntymiseen vaikutti suuresti Heikki Von Hertzen, joka esitteli ajatuksiaan vuonna 1946 julkaistussa pamfletissa: Koti vaiko kasarmi lapsillemme. Pamfletissaan hän kuvaili Helsingin epäonnistunutta kaupunkisuunnittelua. Kaikista suurimmaksi ongelmaksi hän nosti kaupunkimaiset kasarmit, jotka lukitsivat ihmiset neljän seinän sisälle. Ratkaisuna hän ehdotti väljää rakentamista, jossa luonto pääsisi enemmän esille. Luonnonläheisyys ja melun minimointi loivat Hertzenin mukaan kaupunkilaisille mahdollisuuden lepoon. Samalla lapset saisivat tarvitsemansa turvallisen kasvuympäristön.¹⁰³

⁹⁹ Gillberg, Siukosaari & Paikkala 1990, 24-25. Kenties tällä päätöksellä haluttiin turvata tennisklubin toimintaa.

¹⁰⁰ Gillberg, Siukosaari & Paikkala 1990, 23-26.

¹⁰¹ Hurme, Riitta: Suomalainen lähiö, Tapiolasta Pihlajanmäkeen 1991, 133.

¹⁰² Lahti, Matti J.: Espoo, Maalaispitäjästä suurkauppalaksi 1975, 45-49.

¹⁰³ Hertzen, von Heikki 1946, 43.

Puutarhakaupungiksi kutsuttua rakentamisen mallia lähdettiin toteuttamaan Westendin viereiselle alueelle vuonna 1953 ja vuoteen 1965 mennessä suurin osa Tapiolan rakennussuunnitelmista oltiin saatettu päätökseen. Toisin kuin Westendin alueeseen, Tapiolan rakentamiseen vaikutti merkittävästi sodan jälkeinen asuntopula. Tästä syystä Tapiolaan rakennettiin myös suurempia kerrostaloja, jotka tarjosivat asuntoja niitä eniten tarvitseville.¹⁰⁴

Tapiolalaisen (ja espoolaisen) identiteetin muodostumisen kannalta merkittävää oli Tapiolan nopeasti kasvanut maine. Alueen rakennuttaja, Asuntosäätiö, käytti paljon resursseja alueen markkinointiin. Uudenlaista väljää asumisen muotoa nostettiin tarkoituksellisesti esille ja sen kautta rakennettiin alueen imagoa. Riitta Hurmeen mielestä puutarhakaupungin markkinointi oli samalla yritys nostaa kansallista itsetuntoa.¹⁰⁵ Puutarhakaupungin (Garden City) imagon luominen toteutettiin ansiokkaasti ja 1960-luvulla Tapiolan keskusalueesta tuli jopa turistinähtävyys, jossa vieraili vuosittain kymmeniä tuhansia vieraita.¹⁰⁶ Markkinoinnin peruspilarina toimivat arvostetut arkkitehdit kuten Aarne Ervi, Alvar Aalto ja Viljo Revell. Vielä arkkitehteja tärkeämpää oli eräänlainen utopian markkinointi. Aluetta kuvailtiin tulevaisuutena, jossa oli kaupungin hyödyt, mutta ei sen haittoja.¹⁰⁷

Asuntosäätiön johtaman projektin oli määrä valmistua vuonna 1965. Alueen tulevaisuutta tuli silti määrittämään jo vuonna 1959 asetettu rakennuslaki. Tällä oli merkittävä vaikutus ei-kunnallisesti harjoitettuun kaavoitukseen. 1960-luvun alussa Asuntosäätiö alkoi vetäytyä Tapiolan suunnittelusta ja vastuu siirtyi uudelle Espoon kauppalalle vuonna 1963.¹⁰⁸ Espoon kauppalalla ja sittemmin Espoon kaupungilla oli erilaiset suunnitelmat Tapiolan varalle. Espoolaisille oli käynyt ilmi, että Tapiolan alue oli perustunut utopiaan. Tapiolan kaupungista oli tullut varakkaiden ihmisten kaupunki, joka perustui kestäättömään väljyyteen. Asuntojen arvo oli noussut pilviin,

¹⁰⁴ Tuomi, Timo: Tapiolan Puutarhakaupunki 2003, 10.

¹⁰⁵ Hurme 1991, 176.

¹⁰⁶ Tapiola Tänään Lehden vuosikerrat 1960-1968.

¹⁰⁷ Ajatus puutarhakaupungin rakentamisesta utopistisena lainattu Mattila, Hanna - Puutarhakaupunki utopiana: Esimerkkinä Tapiola https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/14507/paradokseja_mattila.pdf?sequence=1 (viitattu 15.1.2019)

¹⁰⁸ Hurme 1991, 133.

mutta alueelle ei olisi Asuntosäätiön mukaan saanut enää rakentaa uusia asuinrakennuksia. Puutarhakaupungin ideologia sai kuolemaniskun jo ennen kuin Tapiola ehti valmistua.

Tapiolan kohtalona oli sen välitön läheisyys Helsingin vieressä. Metropolin kasvamisen myötä Espoolla ei ollut muuta mahdollisuutta kuin rakentaa Tapiola täyteen ja muodostaa kalliita tontteja hyvällä voitolla. 1970-luvulta eteenpäin Tapiolan alueella toteutettiin uudenlaista, tiheämpää kaavoitusta, jolloin sen alkuperäinen puistomaisema tuhoutui. Tapiolan erityislaatuinen identiteetti silti säilyi, ja se on edelleen havaittavissa 2010-luvulla¹⁰⁹. Espoolaisen identiteetin kannalta tämä on ollut kaksijakoista, sillä Tapiolan asukkaat ovat ensisijaisesti identifioituneet Tapiolaan eivätkä Espooseen.¹¹⁰

Tapiolan perustamisessa ja omaleimaisen identiteetin kehittämisessä on huomioitava Espoon kauppalan myöhäinen perustaminen. Vielä 1950-luvulla Tapiolan ensimmäisten osien valmistuessa koko Espoon kaavoitus kuului lääninhallitukselle. Muutos tapahtui vasta 1963, kun Espoon kauppala perustettiin. Näin Tapiola kaavoitettiin ja rakennettiin kuuntelematta Espoon mielipidettä asiaan.¹¹¹ Samalla se tarkoitti, että Tapiola rakennettiin Tapiolaan, eikä Espooseen. Tällä tuli olemaan merkittävä vaikutus espoolaisuuden syntyyn ja siitä käytyyn keskusteluun.

Keski-Espoon kehittyminen

Espoon kirkon rakentaminen 1400-luvun loppupuolella merkitsi pysyvyyttä. Uuden seurakunnan eli Espoon seurakunnan syntyminen tarkoitti samalla asutuksen keskittymistä kirkon lähetyville.¹¹² Alueelle rakentuivat sellaiset kylät, kuten Södrik (Suvela), Morby (Muurala) ja Glomsby (Lommila). Nämä alueet eivät kasvaneet nopeasti, sillä vielä vuonna 1749 koko Espoon väkiluku oli vain noin 1700 henkeä.¹¹³ Toisin sanoen, vaikka Espoon varhainen keskus rakentui jo 1400-luvulla, se ei vauhdittanut Espoon kasvua lähes lainkaan. Kirkonkylät muodostivat Espoon sydänmaan, jonne muut espoolaiset tulivat asioimaan lähinnä sunnuntaikirkkoon. Matka

¹⁰⁹ Salomaa, Sami: Paikallisen yhteisöllisyyden muutos Tapiolassa vuosina 1953 – 2015, 2015.

¹¹⁰ Salomaa 2015.

¹¹¹ Luoto, Reima T.A: Espoo - Kasvun näkijät ja tekijät 2004, 43.

¹¹² Laakso, Salonen, Sillanpää 1998, 21.

¹¹³ Laakso, Salonen, Sillanpää 1998, 32.

kirkonkylälle saattoi kestää jopa monta tuntia eikä kirkon rakentaminen siten yhdistänyt Espoon muita alueita.¹¹⁴

Keski-Espoon kehittymisen kannalta ratkaisevaa oli junaradan valmistuminen vuonna 1903. Yhteys mahdollisti asumisen Espoossa ja työssäkäynnin Helsingissä. Esimerkiksi vuonna 1865 Södrikin (Suvelan) kylässä asui 74 asukasta ja Morbyssä (Muuralassa) 67 asukasta. Vuonna 1940 Södrikissä asui 734 asukasta ja Morbyssä 571 asukasta. Alue ei silti ollut vielä yhtenäinen. Silloista hajanaisuutta kuvasti esimerkiksi se, että pääasemaksi suunniteltiin alun perin Kauklahden asemaa Muuralan (kirkonkylän) aseman sijaan.¹¹⁵

Vaikka Kirkonkylän alue ei kasvanutkaan nopeasti, oli se silti Espoon hallinnollinen keskus. 1800-luvulla kuntakokouksia pidettiin joko Bembölessä tai Morbyssä (Muurala), sillä mitään virallista kunnantaloa ei ollut rakennettu. Ensimmäinen oma kunnantalo saatiin vasta 1930-luvulla, mutta erinäisten ongelmien, kuten tulipalon vuoksi ensimmäinen täysin Espoolle rakennettu kunnantalo valmistui vasta vuonna 1979.¹¹⁶

Ensimmäisen yleiskaavan myötä, vuonna 1968, Espoo jaettiin neljään aluekeskukseen. Espoon hallinnolliseksi keskustaksi valittiin lopulta Muuralan alue (nykyinen Espoon keskus). Uuden keskustan rakentamista vauhditettiin arkkitehtikilpailulla, jonka myötä Espooseen oli tarkoitus rakentaa metropolialueen läntisen osan tärkein hallinnollinen keskus. Suunnitelmat väljästä, mutta eläväisestä keskustasta jäivät silti suurilta osin toteuttamatta. Kenties suurin syy hankkeiden vesittymiseen oli Espoon voimakas väestönkasvu, joka uuden yleiskaavan mukaisesti edellytti neljän asutuskeskuksen kehittämistä samanaikaisesti.¹¹⁷ (Vuonna 2018 Espoossa katsottiin olevan jo kuusi asutuskeskusta, jotka ovat Suur-Espoonlahti, Suur-Kauklahti, Suur-Leppävaara, Suur-Matinkylä, Suur-Tapiola sekä Espoon keskuksen alueet¹¹⁸).

¹¹⁴ Laakso, Salonen, Sillanpää 1998, 33.

¹¹⁵ Lahti 1975, 86.

¹¹⁶ Laakso, Salonen, Sillanpää 1998 38-40.

¹¹⁷ Laakso, Salonen, Sillanpää 1998 70-75.

¹¹⁸ <http://www.espoonrekry.fi/download/noname/%7B42B598A8-8112-45DE-8028-F3367F4B6E41%7D/102358> (viitattu 27.1.2018)

Leppävaara

Ennen Tapiolan rakentamista kenties merkittävin yksittäinen alue Espoossa oli Leppävaara. Alue kuului 1680-luvulle asti Helsingin pitäjään muodostaen osan Suurhuopalahdesta.¹¹⁹ Merkittävä muutos alueella tapahtui jo 1620-luvulla, kun Johan Gyldenär perusti Albergan kartanon. Kuten Espoon kartano aikaisemmin, myös Albergan kartano loi pysyvyyttä muuten hajanaisessa Espoossa.¹²⁰ Merkittävin askel Leppävaaran kehityksessä oli silti rautatien valmistuminen vuonna 1904.¹²¹ Leppävaaran ja koko silloisen Suurhuopalahden alueet kehittyivät nopeasti junaradan valmistumisen jälkeen. Merkittävässä asemassa oli Albergan kartanon omistajat, jotka palstoittivat ja myivät tontteja omistamiltaan alueilta. Vuoteen 1917 mennessä alueelle oli tullut jo yli 700 uutta asukasta. Esimerkiksi historiallisen Espoon sydänmailla, Espoon kartanon alueella, väkiluku oli kasvanut rautateiden myötä vain noin 150:llä asukkaalla. Leppävaaran alueen kasvu oli koko Espoon nopeinta, koska asutus kasautui sinne, mistä oli lyhin matka Helsinkiin.¹²²

1920-luvulla Albergan (Leppävaaran) eteläosat perustivat oman taajaväkisen yhdyskunnan (pohjoisen työväestö jätettiin kokonaan ulkopuolelle). Yhdyskunnan tarkoitus oli myöhemmin erota Espoosta ja perustaa itsenäinen kunta Espoon itäosista. 1930-luvun lama-aikoina yhdyskunta koki kuitenkin takapakkia, sillä sen asukkaat joutuivat maksamaan sekä Espoon kunnan että Albergan yhdyskunnan perimää veroa.¹²³ Espoon itäosien pyrkimyksessä itsenäiseksi kunnaksi oli kysymys alueiden erilaisista tulorakenteista ja elämäntavoista. Läntinen Espoo oli vahvasti maaseutua, kun taas rikkaampi itäosa oli kiinni teollistuneemmassa elämäntavassa. Suurin ongelma itäisistä osista katsottuna oli kunnallisverotus, jonka varoilla parannettiin lähinnä muun Espoon elinoloja. Lisäksi yli 90 % kunnan kiinteästä omistuksesta, kuten kouluista ja muista oppilaitoksista, sijaitsi Leppävaaran alueen ulkopuolella. Espoon kunnalle tämä oli luonnollinen tapa toimia, sillä se pelkäsi itäisten alueiden itsenäistymistä.¹²⁴

¹¹⁹ Björkman, Sten; Heporauta, Arne; Perkko, Mariliina & Tuominen, Laura: Alberg, 1997, 6-7.

¹²⁰ Erityisesti vuoden 1775 jälkeen Albergan alue kehittyi tasaisesti, kun Kartano pysyi saman suvun omistuksessa lähes sadan vuoden ajan. Kehityksestä voi lukea myös Nikander, Hagar – Espoo 1700-1865, 1984, 341-343.

¹²¹ Lahti 1975, 88.

¹²² Nikander 1984, 38-41.

¹²³ Lahti 1975, 241-242.

¹²⁴ Lahti 1975, 243.

1940-luvulla yleinen mielipide oli kääntynyt siten, että Espoon itäisiä osia ehdotettiin liitettäväksi Helsinkiin. Helsinki oli ollut alusta asti myöntäväinen prosessille ja lopulta myös Espoo hyväksyi silloisen Leppävaaran alueen liittämisen osaksi Helsinkiä. Maailmansotien aiheuttama myllerrys kuitenkin jähdytti hankkeen. Sotien jälkeisenä aikana mielipiteet ja olosuhteet olivat jälleen muuttuneet.¹²⁵ Espoo ilmoitti vuonna 1944, että koko Espoo tulisi pitää koskemattomana. Pakkoliitokset tulivat kuitenkin esille tasaisesti 1950- ja 1960-luvuilla niin Helsingin, Espoon kuin Leppävaaran yhdyskunnan esittäminä. Oman lisäyksen kehitykseen toi Tapiolan yhdyskunnan itsenäistymispyrkimykset vuodesta 1955 eteenpäin. Espoon kauppalan perustaminen vuonna 1963 lopetti osittain Leppävaaran pakkoliitoksen uhkan, mutta Espoon itäosien liittamisestä Helsinkiin käytiin silti voimakasta keskustelua vielä 1970-luvulla.¹²⁶

Yhteenvetona voidaan sanoa, että Leppävaaran kehitykseen vaikutti merkittävästi sen sijainti Helsingin lähettyvillä. Sijainti tarjosi sille kasvualustan yhdessä junaradan kanssa. Näin Leppävaarasta kehittyi merkittävä talousalue Espoossa ja siten se oli lopulta valmis irtautumaan kokonaan Espoon kunnasta. Näin ei kuitenkaan ikinä tapahtunut. Taloudellisesti se oli onni Espoon kannalta, mutta epäonni Leppävaaran kannalta. 1920-luvulta aina 1970-luvulle asti, Espoo katsoi Leppävaaran kuuluneen ”vaaran vyöhykkeeseen”, jonka se saattoi menettää hetkenä minä hyvänsä. Tämän vuoksi Espoo ei panostanut alueen täysmittaiseen kehitykseen. Leppävaaran itsenäinen yhdyskunta merkitsi vahvan leppävaaralaisuuden syntyä, mikä vaikutti negatiivisesti espoolaisuuden syntymiseen.¹²⁷

7.5 Infrastrukturi ja sen vaikutus

Espoon maantieverkosto pysyi koko Suomen autonomisen ajan huonokuntoisena. Tarvetta teiden parantamiselle ei ollut, sillä asukasmäärät pysyivät pieninä. Ennen rautatien valmistumista 1903, merkittävin yhteys oli maantie, joka läpäisi Keski-Espoon Kirkkonummelta aina Helsinkiin asti. Tie oli syntynyt luonnollisesta tarpeesta, sillä Keski-Espoon alueilla asui suurin osa Espoon silloisesta väestöstä.¹²⁸

¹²⁵ Lahti 1975, 255-256.

¹²⁶ Länsiväylän julkaisut 1971-1973.

¹²⁷ Lahti 1975, 310-315.

¹²⁸ Lahti 1975, 30.

Aiemmin kuvattu Etelä-Espoon ja Keski-Espoon välinen ero pääsi syntymään lopulta kahdesta syystä. Ensinnäkin Espoon tuomiokirkko ja sen lähialueet saivat selkeää asutusta jo 1400-luvulla. Tämä asutus laajentui lähinnä itä-länsi suunnassa. Köklaxin (Kauklahti) viereen perustettiin Espoon kartano ja idempään (Leppävaara) syntyi Albergan kartano. Keski-Espooseen avattu rautatie helpotti merkittävästi Helsingissä työssäkäyvien ihmisten elämää. Eteläisemmässä Espoossa välimatka Helsinkiin oli usein turhan hankala. Paikoissa kuten Hagalund (Tapiola), Stensvik (Kivenlahti), Frisans (Friisilä) ja Sökö (Soukka) asui noin 2000 henkeä vuonna 1917. Helpon ja käytännössä ainut tapa liikkua näiltä alueilta Helsinkiin oli höyrylaivayhteys Espoonlahden pohjukasta.¹²⁹ Merkittävä uudistus Etelä-Espoon kylissä oli Jorvaksentien valmistuminen vuonna 1938. Jorvaksentien rakentamista perusteltiin työllisyyden parantamisella Helsingin läntisissä kunnissa. Toinen ja vielä merkittävämpi syy alueiden erottautumiseen oli, ettei Etelä- ja Keski-Espoon väliselle infrastruktuurille ikinä katsottu tarvetta. Kummallakaan alueella ei ollut merkittävää työllistävää vaikutusta, kun taas Helsinkiin pääseminen oli suurimalle osalle espoolaisista elinehto.¹³⁰

Etelä-Espoossa vuonna 1938 avatusta Jorvaksentiestä hyötyi ensimmäisenä Westendin alue. Alueen perustajan, Arne Grahnin mukaan tien myötä oli luotu uskottavat perusteet Etelä-Espoon asuttamiselle.¹³¹ Westendin lisäksi myös Tapiolan alue hyötyi merkittävästi Jorvaksentien muodostamasta yhteydestä Helsinkiin ja vuoteen 1970 mennessä Tapiolan alueella asui jo 20 000 asukasta.¹³² Jorvaksentien myötä (1965 alkaen Länsiväylä¹³³) Espoon alueella sijaitsevat nyt kaksi merkittävää pääväylää. Näiden pääväylien mukaisesti Espoo rakentui aina 2000-luvulle asti. Kahden pääväylän muodostama infrastruktuuri vaikutti erityisesti Etelä-Espoossa, jossa virallinen kaavoitus alkoi vasta 1960-luvulla. Uuden tien varteen rakennettiin esimerkiksi Kivenlahti, Soukka,

¹²⁹ Gillberg, Siukosaari & Paikkala 1990, 18. Rautatie helpotti hieman myös Etelä-Espoon asukkaita, mutta suurimmalle osalle kaupankäynti Helsingissä perustui edelleen höyrylaivaliikenteeseen.

¹³⁰ Gillberg, Siukosaari & Paikkala 1990, 18-19.

¹³¹ Gillberg, Siukosaari & Paikkala 1990 19.

¹³² Anttila 2015, 189.

¹³³ <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002744749.html> (viitattu 20.2.2019)

Matinkylä ja Tapiola. Lisäksi on korostettava, että Leppävaaran maanomistajuuskysymysten vuoksi rakentaminen keskittyi 1970-luvulla enemmän Etelä-Espoon alueelle.¹³⁴

Kaikille rakennetuille Espoon kaupunginosille oli yhteistä, että ne olivat taloudellisesti riippuvaisia Helsingistä.¹³⁵ Toisekseen nämä alueet kärsivät niiden samanaikaisesta rakentamisesta. Yhtäkään näistä alueista ei pystytty rakentamaan kerralla valmiiksi, vaan palvelut sekä mahdolliset työpaikat tulivat alueille vasta jälkikäteen. 1970-luvulla alkanut massiivinen läntisen Espoon rakentaminen rauhoittui hieman 1980-luvulla ja tämän jälkeen Espoo keskittyikin parantamaan jo olemassa olevien alueiden palveluita omavaraisemmiksi.¹³⁶

7.6 Espoon kaupungin perustaminen

Espoon kaupungin perustaminen ja siihen johtaneet tapahtumat olivat vaiherikkaita. Ennen vuotta 1963 Espoon alueen kaavoituksesta ja rakennussuunnitelmasta oli vastannut maanomistaja itse. Tämä tarkoitti, että monille alueille oli syntynyt itsenäisesti toimivia yhdyskuntia, kuten Leppävaara ja Tapiola.¹³⁷ Nämä alueet eivät kokeneet hyötyvänsä Espoosta, joten he halusivat perustaa oman kauppalan. Kauniainen oli ensimmäisenä näyttämässä esimerkkiä jo vuonna 1920 ja vuonna 1922 Leppävaaran eteläiset alueet perustivat taajaväkisen yhdyskunnan.¹³⁸ Näistä 1920-luvun tapahtumista alkaen, aina Espoon kauppalan perustamiseen asti (1963), käytiin voimakasta kamppailua Espoon kohtalosta.

1920-luvun tapahtumat jatkuivat, kun vuonna 1928 pyrittiin selvittämään Leppävaaran ja Kauniaisten osien liittämistä osaksi Helsinkiä. Vuonna 1936 esitettiin, että perustettaisiin Leppävaaran, Kilon sekä Mäkkylän kattava kauppala ja vastaavasti Hagalundin (Tapiola) alue liitettäisiin Helsinkiin. 1940-luvun alussa Westendiä pyrittiin liittämään Helsinkiin, mutta vastustus oli lähes yksimielistä.¹³⁹ 1950-luvulla keskustelu voimistui merkittävästi ja Tapiolan perustamisen myötä Espoon alueelle oli syntynyt kaksi merkittävää yhdyskuntaa. Tapiola ja Leppävaara olivat

¹³⁴ Ikkala 1989, 80.

¹³⁵ Lahti 1975, 297.

¹³⁶ Ikkala 1989, 80.

¹³⁷ Ikkala 1989, 79.

¹³⁸ Björkman 1997, 69.

¹³⁹ Luoto 2004, 36-37.

itsessään tunnistettavia alueita, joihin molempiin oli syntynyt itsenäiset, kilpailevat keskuksat. Tätä perustelua käytettiin myös virallisessa esityksessä, jossa esitettiin erillisten kaupunkien perustamista. Toinen ja vielä voimakkaampi perustelu erillisten kaupunkien perustamiselle oli se, ettei mitään yhtenäistä Espoota ollut olemassakaan. Tämä ärsytti erityisesti Tapiolaa, sillä tapiolalaiset olivat rakentaneet alueen itse, turvautumatta Espoon kunnan apuun. Espoon kauppalaan myötä varakkaat tapiolalaiset olisivat joutuneet nettomaksajiksi.¹⁴⁰ Tämän lisäksi Tapiolan alueella oli vuonna 1960 jo noin 8800 asukasta, mikä oli merkittävästi enemmän, kuin missään toisessa kaupunginosassa Etelä-Espoon alueella.¹⁴¹ Erillisten kauppaloitten perustaminen ei kuitenkaan koskaan toteutunut ja viimeinen esitys kaatui Espoon valtuustossa vuonna 1961.¹⁴² Vaikka Espoon kauppalaa perustettiin virallisesti vuonna 1963, se ei poistanut eripuraa, joka jäi kytemään asukkaiden keskuuteen.¹⁴³

Espoon kauppalaan perustamista ei auttanut, että sen asutus oli tilastojen valossa keskittynyt lukuisiin eri taajamiin. Vuonna 1960 yli 500 hengen taajamia oli yhteensä 16 kappaletta (Kauniainen pois lukien). Perinteinen maalaismaisema oli vaihtunut suomalaisiin esilähiöihin. Uusilla lähiöillä ei kuitenkaan ollut yhteistä, espoolaista keskustaa. Uudet asukkaat tunsivat elävänsä osittain Helsingin taajama-alueella.¹⁴⁴ Toinen ongelma Espoon kehitykselle oli asutuksen keskittyminen kahden pääväylän mukaisesti. Nämä pääväylät olivat junarata pohjoisempana, sekä Jorvaksentie etelämpänä. Tälle kehitykselle oli myös selkeä syy, ihmiset olivat taloudellisesti riippuvaisia Helsingistä. Esimerkiksi vuonna 1960 noin 67 % espoolaisista sai elantonsa Helsingistä ja noin 30 % Espoosta.¹⁴⁵ Uuden asutuksen kaavoitus perustui hyviin yhteyksiin Helsinkiin päin, eikä hyviin yhteyksiin Espoon sisällä. Tämä tarkoitti, ettei Espooseen kehittynyt selkeitä palveluita (lukuun ottamatta Tapiolan keskustaa 1980-luvulla¹⁴⁶). Esimerkiksi Westendin rakentaminen ei missään vaiheessa perustunut palveluiltaan itsenäiseen kaavoitukseen. Olihan se rakennettu

¹⁴⁰ Lahti 1975, 311-313.

¹⁴¹ Lahti 1975, 298.

¹⁴² Gillberg, Siukosaari & Paikkala 78.

¹⁴³ Tapiola tänään -lehdet 1953 – 1968.

¹⁴⁴ Länsiväylän julkaisut 1971 – 1973.

¹⁴⁵ Lahti 1975, 297.

¹⁴⁶ Länsiväylän vuosijulkaisut 1981-1983.

Helsingin viereen nimenomaan siitä syystä, että palvelut oli mahdollista hoitaa jo olemassa olevassa Helsingin keskustassa.¹⁴⁷

7.7 Neljän asuinkeskuksen malli

Espoon tunnistettavuudelle merkittävää oli, että siitä tuli virallisesti kaupunki vuonna 1972. Tätä aikaisemmin jo vuonna 1965 oli päätetty, että uuden kauppalan hallinnolliseksi keskuksesi tulee Muuralan-Bembölen alue (nykyinen Espoon keskus). Päätös uuden hallinnollisen keskuksen sijainnista ei ollut helppo, mutta lopulta Leppävaaraa eikä Tapiolaa voitu valita niiden ongelmallisen sijaintinsa vuoksi. Molemmat alueet sijaitsivat päättäjien mielestä liian lähellä Helsinkiä. Päättävässä toimikunnassa oli aito pelko siitä, että esimerkiksi Leppävaara olisi saattanut lopulta päätyä osaksi Helsinkiä. Muuralan alue taas sijaitsi selkeästi Espoon länsipuolella, mikä takasi riittävän etäisyyden Helsingistä.¹⁴⁸ Tämän ratkaisun varjopuolena oli, että Muurala sijaitsi kaukana Etelä-Espoosta, suurimman väkimäärän alueista. Espoon kannalta keskuksen sijoittaminen Leppävaaraan tai Tapiolaan olisi varmasti vauhdittanut alueen kehitystä. Asuihan näillä alueilla suurin osa Espoon asukkaista ja lisäksi erityisesti Tapiolalla oli oma selkeä keskusta.¹⁴⁹

Vuonna 1963 arkkitehti Olli Parviainen teki ehdotuksen Espoon jakamisesta neljään yhtä suureen alueeseen. Tämä ehdotus loi pohjan Espoon tulevalle kaupunkirakenteelle. Vuonna 1968 valmistui ensimmäinen yleiskaavaaluonnos, jolloin määritettiin koko Espoon tulevaisuus. Kaava rakentui neljän aluekeskuksen varaan, jotka olivat Muurala (Espoon keskus), Tapiola, Leppävaara ja Kivenlahti. Jako oli looginen, sillä Tapiola ja Leppävaara olivat jo pitkälle kehittyneet, itsenäiset keskukset ja vastaavasti Espoon keskus ja Kivenlahti kattoivat jo rakentuneita pienempiä aluekeskuksia.¹⁵⁰

Neljän asutuskeskuksen varaan rakentuneesta Espoosta tuli poikkeus kaupunkirakentamisessa. Vaikka Espoon hallinnollinen keskus siirrettiin Muuralaan, tarkoitti poikkeuksellinen asemakaava

¹⁴⁷ Gillberg, Siukosaari & Paikkala 1990 24.

¹⁴⁸ Maisala 2008, 69-73.

¹⁴⁹ Salomaa 2015, 38. Tapiolalaiset identifioituivat keskustaan, koska se oli selkeä ja omaleimainen

¹⁵⁰ Laakso, Salonen & Sillanpää 1998, 71 ja Länsiväylä numero 13, 1973, 2.

todellisuudessa neljää keskusta. Myöhemmin keskuksia tuli lisää, mikä vain lisäsi hajanaisuutta. Tästä muodostui kenties merkittävin espoolaisuutta määrittävä tekijä ja samalla päätös vauhditti Espoon rakentumista kahden pääväylän mukaisesti.¹⁵¹

1970-luvulla Etelä-Espoon kaavoitus eteni nopeasti ja se oli selkeästi johdonmukaisempaa kuin aikaisemmin. Kaavoitus eteni Länsiväylää pitkin länteen, aina Kirkkonummelle asti. 1970-luvulla kaavoitettiin suurimmaksi osaksi esimerkiksi Suur-Matinkylä, jonka väestö nelinkertaistui, sekä Suur-Espoonlahti, jonka väestö kaksinkertaistui. Näille alueille muuttaneet ihmiset eivät todennäköisesti tunteneet minkäänlaista yhteenkuuluvuutta hallintokeskukselle, joka sijaitsi yhtä kaukana kuin Helsingin keskusta.¹⁵² Etelä-Espoon asukkaille loogisin keskus oli Tapiola ja siitä tuli näille asukkaille tärkeä palveluiden tarjoaja.¹⁵³ Keski-Espoon kaavoitus eteni merkittävästi vasta 1980-luvulla, kun pakkoliitoksen uhka oli viimein ohi. Alueelle ei kuitenkaan kehittynyt Tapiolan kaltaista yhtä keskustaa ja siten Helsinki säilytti merkittävyytensä palveluidentarjoajana.

2000-luvulla Espoosta oli tullut suuren väestönkasvun seurauksena merkittävä osa pääkaupunkiseutua. Espoon kaupunginosat saivat monet etuliitteen ”suur”, kun niiden väkiluku kasvoi huomattavaa vauhtia. Esimerkiksi käy Suur-Leppävaara, jossa asui vuonna 2017 noin 68 000 asukasta.¹⁵⁴

Taulukko 2. Espoon väkiluvun kehitys 1600-luvulta 2000-luvulle

Vuosiluku	1694	1749	1840	1920	1950	1991	2018
Väkiluku	800*	1900*	4000*	9000*	25 000*	171 719	283 632
*arvio							

Lähteet: Nikander, Tuomas: Espoo 1700-1865 (1984) s.23, https://www.espoo.fi/fi-FI/Espoon_kaupunki/Tietoa_Espoosta (viitattu 27.4.2019).

¹⁵¹ https://www.espoo.fi/download/Espoon_asukasluku_vuodenvaihteessa_20162017/b4e36089-73ab-4377-801a-1e57a5453468/88389 (viitattu 20.2.2019) 2010-luvulla Espoo koostui jo kuudesta eri suuralueesta, jotka kaikki olivat sijoittuneet pääväylien mukaisesti.

¹⁵² Maisala 2008, 88.

¹⁵³ Länsiväylä lehden julkaisut 1981-1983.

¹⁵⁴ <http://www.espoonrekry.fi/download/noname/%7B42B598A8-8112-45DE-8028-F3367F4B6E41%7D/102358> (viitattu 27.1.2019)

Yhteenveto

Yllä on esitetty Espoon alueen historiaa, aina sen ensimmäisistä asukkaista 2000-luvulle asti. Tutkielmani kannalta on olennaista ymmärtää kaksi keskeistä kehitystä. Ensinnäkin Espoon historia on jo kahdensadan vuoden ajan perustunut Helsingin veto- ja työntekijöihin. Helsinki on mahdollistanut suurimman osan espoolaisten työpaikoista ja siirtänyt Espoon hallinnollisen keskuksen kauas sen suurimmista asukaskeskittymistä. Toinen ja yhtä merkittävä kehitys on ollut infrastruktuurin rakentuminen. Espoo rakentui kahden pääväylän varrelle ja näin muodostui kaksi Espoota, Etelä-Espoo Länsiväylän varrelle ja Keski-Espoo junaradan varrelle.¹⁵⁵

8. Espoolaisuuden eri teemat

Tässä luvussa käydään läpi Länsiväylässä käytyjen keskustelujen suurimpia teemoja neljältä eri vuosikymmeniltä. Teemoja käydään läpi yksi kerrallaan kronologisessa järjestyksessä. Analyysissa keskitytään keskustelujen myötä mahdollisesti syntyneisiin identiteetin kiinnityspisteisiin. Lopuksi teemoista tehdään yhteenveto ja katsotaan minkälaisia identiteettejä ne ovat mahdollisesti luoneet ja ylläpitäneet.

8.1 Infrastruktuuri

Espoon kauppalan ja sittemmin kaupungin perustaminen ei tapahtunut yhden keskustan ympärille. Jo 1800-luvulla kehittyneet pienet kyläkeskukset eivät saaneet selkeitä tieyhteyksiä ennen 1950-luvun jälkipuoliskoa.¹⁵⁶ Merkittävimpien yhteyksien (Jorvaksentien ja junaradan) jälkeen alkoivat vaatimukset julkisen liikenteen parantamiseksi. Tämä kehitys näkyi aineistossa erityisesti 1970- ja 1980-luvuilla. Länsiväylän numerossa 35 (1971) esitettiin sen hetkisen Espoon suurimmat haasteet julkisen liikenteen saralla:

Linja-autoliikenteestä huolehtii nykyisin Espoossa 21 yksityistä liikenteenharjoittajaa. Tästä on ollut seurauksena se, että kauppalalla on jakautunut liian pieniin liikennealueisiin, mikä puolestaan johtaa

¹⁵⁵ Myöhemmin sisäisiä yhteyksiä on parannettu merkittävästi esimerkiksi Kehä kakkosen rakentamisen myötä, joka avattiin vuonna 2000. <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000003921837.html> (viitattu 29.1.2019)

¹⁵⁶ Espoon infrastruktuurin kehityksestä esimerkiksi: Lahti 1975, 309.

epätaloudelliseen ja vuorotiheyksiä alentavaan päällekkäispalveluun. Aikataulujen laatimisessa ym. kysymyksissä tarvittava yhteistyö on jäänyt saavuttamatta.¹⁵⁷

1970-luvun kirjoittelun mukaan alueen julkinen liikenne oli täysin riittämätön Espoon kokoiselle alueelle. Useimmiten riittämättömyyden syyksi esitettiin Espoon hajanaisuus, mistä johtuen bussiliikenne oli jaettu liian pieniin alueisiin ja siksi laadukkaasti toteutettuja bussiyhteyksiä oli mahdotonta toteuttaa. Länsiväylän pääkirjoituksessa esiteltiin numerossa 36 (1971) Espoon kauppalan tutkimusta, jonka mukaan Espoon silloista liikennettä kuvasti parhaiten sekavuus:

Espon nykyinen liikennetilanne on sekava. Matkustajista kilpailee liian moni yrittäjä. Kilpaillaan kannattavista Helsinkiin suuntautuvista linjoista ja uusien asuntoalueiden syntyessä on uusien liikennöitsijöiden keskuudessa miltei sota.¹⁵⁸

Toinen haaste julkisen liikenteen kehittämiseen sanottiin olleen yhteistyön puute. Päättäjillä ei ollut yhteistä ymmärrystä siitä, minkälaista julkista liikennettä oltiin toteuttamassa. Samainen ongelma tuli esiin moneen otteeseen myös 1980-luvun alun kirjoituksissa. Tästä syytä esimerkiksi Espoon ja Helsingin välillä liikkuneet matkustajat joutuivat pahimmillaan maksamaan kaksi tai jopa kolme eri maksua johtuen erilaisista maksujärjestelmistä.¹⁵⁹ Vaihtolinjoja käyttäneet olivat varsin eriarvoisessa asemassa. Asiasta kirjoitti esimerkiksi Martti Tieaho seuraavasti:

Bussilinjoilta toisille vaihdettaessa ei Espoossa voi käyttää edullista vaihto-oikeutta kuten muualla Helsingin alueella voidaan. Tämä vaihto-oikeus puuttuu sekä vaihdettaessa espoolaisista autoista helsinkiläisiin että vaihdettaessa bussia Espoon sisällä. Kuitenkin juuri joustava vaihto-oikeus ja – mahdollisuus on välttämätön osa hyvin toimivaa julkisen liikenteen verkkoa niin laajassa kaupungissa kuin Espoo on. Täällähän keskukset ovat hajallaan ja usein esim. asuin- ja työpaikat sijaitsevat ikävä kyllä aivan eri kulmilla kaupunkia... ..Edellä kuvattujen epäkohtien poistamiseksi on kaikkien espoolaisten vaadittava päätöksentekijöiltä myönteisiä kannanottoja kunnallisen liikennelaitoksen perustamiseksi.¹⁶⁰

¹⁵⁷ Länsiväylä numero 35, 1971, 7.

¹⁵⁸ Länsiväylä numero 36, 1971, 2.

¹⁵⁹ YTV perustettiin suunnittelemaan erilaisia joukkoliikenteen ratkaisuja.

https://www.hsy.fi/sites/Esitteet/EsitteetKatalogi/Julkaisusarja/1_2010_YTV.pdf (viitattu 27.1.2019)

¹⁶⁰ Länsiväylä numero 31, 1972, 3.

Yksi yleisimmistä haasteista julkisessa liikenteessä sanottiin olleen Espoon heikolla tolalla ollut sisäinen liikenne Etelä-Espoon ja Keski-Espoon välillä. Länsiväylän kirjoitusten mukaan alueiden välillä oli ollut helpompi matkustaa Helsingin kautta. Kahden Espoon olemassaolo näkyi asukkaille päivittäisessä arjessa. Näin kirjoitettiin esimerkiksi pääkirjoituksessa numero 3 (1972):

Leppävaarassa asuva ja Kivenlahdessa työssä käyvä henkilö joutuu vaihto-oikeuden puutteesta johtuen maksamaan kaksi eri maksua niin meno- kuin tulomatkalinkin. Kaiken lisäksi Espoon pohjois-eteläsuuntaiset liikenneyhteydet ovat huonot. Pääkaupunkiseudun liikennesuunnittelu on lumoutunut metrosuunnitelmaan. Espoon kaupungin tulisi olla erityisen aktiivinen ja tutkia, mitä muita parannustoimenpiteitä voitaisiin tehdä joukkokuljetusliikenteen hyväksi.¹⁶¹

Länsiväylässä käytettiin termejä radanvarsi-Espoo ja ranta-Espoo. Länsiväylän pääkirjoituksessa numerossa 10 (1973) kirjoitettiin, että koko Espoon historiaa on vaivannut rakentamisen kahtiajako. Artikkelissa ehdotettiin, että vastakkainasettelusta tulisi luopua ja keskittyä monipuoliseen ja vaihtelevaan rakentamiseen. Tämä auttaisi samalla yhtenäisen Espoon syntymiseen.¹⁶² Yleisesti julkiseen liikenteeseen liittyneessä keskustelussa oli huoli siitä, miten työpaikkoihin ja julkisiin palveluihin oli mahdollista päästä ilman autoa. Osassa kirjoituksissa tuli esiin myös hajanaisten yhteyksien luoma epäjärjestys koko Espoon alueella. Vuonna 1972 perustettu kaupunki ei ollut yhtenäinen julkisella liikenteellä mitattuna, eikä tämä edistänyt uuden espoolaisen imagon tai identiteetin syntymistä.

1980-luvun alkupuolella infrastruktuurin puuttuminen sekä julkisen liikenteen heikot yhteydet olivat edelleen esillä. Vuonna 1970 perustettu YTV (Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta, nykyinen HSL¹⁶³) ajoi seutulippu-uudistusta, joka tulisi koskettamaan koko pääkaupunkiseutua. Uudistuksen tarkoitus oli yhdistää erilaiset lippujärjestelmät ja siten edistää koko metropolialueen välillä tapahtunutta matkustamista. Tämä olisi mahdollistanut esimerkiksi rajoittamattoman matkustamisen kuukausilipulla. Ehdotettu uudistus herätti paljon keskustelua puolesta ja vastaan

¹⁶¹ Länsiväylä numero 3, 1972, 2.

¹⁶² Länsiväylä numero 10, 1973, 2.

¹⁶³ https://www.hsy.fi/sites/Esitteet/EsitteetKatalogi/Julkaisusarja/1_2010_YTV.pdf, 30-32. (viitattu 27.1.2019)

vuosien 1982 ja 1983 numeroissa. Asiaa selvensi YTV:n varapuheenjohtaja Matti Louekoski numerossa 3 (1983):

Suurimman hyödyn seutulipusta saisivat espoolaiset kuntarajan ylittävät työssäkävijät, eläkeläiset ja koululaiset. Yleisesti tavalliset joukkoliikennepalveluita käyttävät kuntalaiset. Siksihän koko lippua ajetaan kuin käärmettä pyssyyn. Sen tietää myös linja-autoliitto. Linja-autoliitto sen sijaan vastustaa lipun saantia yksinkertaisena näyttölippuna hyvin omakohtaisista syistä... ..Vastustuksen todellinen syy lienee pitemmällä. Se lienee siinä, että järkevästi hoidettu joukkoliikenne johtaa aikaa myöten linjojen uudelleenjärjestelyihin ja koko liikenteen järjeistämiseen kuljetustarpeen eikä liikennöitsijöiden halujen mukaisesti.¹⁶⁴

Uudistuksen vastustajissa oli varmasti paljon Louekosken kuvaamia bussiliikenteestä hyötyjiä, mutta oletettavasti vastustajissa oli paljon myös autoilijoita, jotka eivät halunneet uuden seutulipun maksajiksi. Esimerkiksi pääkirjoituksessa 6 (1983) arvioitiin seuraavasti:

Toteutuessaan seutulippu on kolmenkymmenen päivän näyttölippu, joka kelpaa kaikissa liikennevälineissä rautatiet mukaan lukien. Kukin kunta päättää omien asukkaidensa osalta lipun hinnan. Ja juuri tässä on asian ongelma. Myytävien lippujen määrä riippuu luonnollisesti seutulipun hinnasta. Mitä halvempi lippu on, sitä enemmän sitä myydään. Jos lipun hinta olisi Espoossa 250 markkaa, kuten on ehdotettu, se aiheuttaisi veronmaksajille 15 miljoonan markan lisälaskun. Mikäli seutulippu maksaisi 160 markkaa, tulisi Espoolle 35 miljoonan markan suuruiset nettomenot.¹⁶⁵

Länsiväylän kirjoittelu julkisesta liikenteestä keskittyi 1980-luvun alussa lähinnä mahdolliseen lippu-uudistukseen. Ehdotetut ratkaisut ja seutuliikenteen mahdolliset ongelmat jäivät lippukeskustelun varjoon. Tämän huomasi esimerkiksi Markku Makkonen kirjoituksessaan numerossa 42 (1983). Hänen mukaansa Espoon joukkoliikenteen kehittäminen on junnannut seutulippukeskustelussa, mutta mitään todellisia ratkaisuja ei ollut ehdotettu:

Taitamattomasti hoidetusta joukkoliikennepolitiikasta ja villistä yhdyskuntasijoittelusta johtuvat haitat yritetään korjata muuttamalla Länsiväylä ”lentokenttä”-moottoritieksi. Arkipäivien ruuhkahuippua varten kahdeksan kaistaa henkilöautotyömatkaliikennettä varten. Alle jäisi Tapiolan kohdalla

¹⁶⁴ Länsiväylä numero 3, 1983, 23.

¹⁶⁵ Länsiväylä numero 6, 1983, 2.

uimaranta ja virkistysalueeksi lunastetusta Karhusaaresta iso viipale. Ne alueet tarvitaan henkisen hyvinvointimme vihreinä virkistysalueina. Länsiväylä on valmis ja sen varrelle rakentuu ranta-Espoo. Ei rikota sitä maisemaa... ...Espoon joukkoliikenne ja sen kehittäminen on jäänyt lähinnä lippukeskusteluksi. Nyt on uskallettava ottaa kantaa raideliikenteen kehittämisen puolesta.¹⁶⁶

Todellisissa ratkaisuissa useimmin ehdotettu esitys oli Länsiväylän (tie) liikenteen parantaminen lisäämällä auto- ja bussikaistoja. Toinen ehdotettu ratkaisu oli raideliikenteen parantaminen Keski-Espoossa. 1980-luvun alussa nämä jäivät kuitenkin väistämättä seutulippukeskustelun varjoon, eikä keskustelussa ehdotettu mitään ratkaisuja Espoon sisäisen hajanaisuuden parantamiseksi. Ratkaisut keskittyivät lähinnä Espoon kahden pääväylän yhteyksien parantamiseen Helsingin suuntaan, koska suurin osa espoolaisista oli edelleen töissä Helsingissä.

8.1.1 Metro

Valitsemallani tarkastelujaksolla yksittäisesti suurin keskustelu - Tapiolan ohella - koski metron rakentamista ja sen vaihtoehtoisia ratkaisuja. Länsiväylän vuosien 1973-1983 toimittaja ja vuosien 1988-2006 toimitussihteeri Elina Hatakka on sanonut, että Länsiväylässä oli kaksi journalistista päälinjaa: *”Lehti on EU-myönteinen ja että se on metron rakentamisen kannalla”*.¹⁶⁷ Tämä on väistämättä vaikuttanut sekä uutisoinnin määrään että kirjoittamisen tyyliin.

Ensimmäisen kerran Espoon kauppa teki yleiskaavan vuonna 1968 ja silloin tehtiin myös ensimmäinen tilavaraus metroa varten.¹⁶⁸ Vastaavasti Helsingin kaupunki teki virallisen päätöksen metron rakentamisesta vuonna 1969.¹⁶⁹ Sen myötä keskustelu metron mahdollisesta jatkamisesta Espooseen lisääntyi Länsiväylässä. Metron rakentamista ja sen lukuisia vaihtoehtoja, kuten raitiovaunuja ruodittiin Länsiväylässä aina 2000-luvulle asti. Päätös metron jatkamisesta Espooseen tehtiin lopulta vuonna 2008.¹⁷⁰

¹⁶⁶ Länsiväylä numero 42, 1983, 31.

¹⁶⁷ Hatakka, Hellström & Marttinen 2015, 65.

¹⁶⁸ Luoto 2004, 213.

¹⁶⁹ Ensimmäiset avaukset metron rakentamisesta Helsinkiin tehtiin jo 1950-luvulla, mutta virallinen päätös metron rakentamisesta tehtiin vasta vuonna 1969.

<https://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/11/21/helsingin-metro> (viitattu 27.1.2019)

¹⁷⁰ <https://www.lansimetro.fi/tietoa-hankkeesta/lahtokohdat/> (viitattu 22.1.2018)

1970-luvun alun kirjoittelussa metron katsottiin olleen lähinnä utopiaa sen suurten kustannusten takia. Espoon keskeneräisyyden vuoksi kirjoittajat katsoivat, että olisi tärkeämpää saattaa maaliin kunnan keskeneräisiä palveluita, kuten kouluja ja sairaaloita. Numerossa 19, 1973 asiaa kuvasi SKDL:n valtuustoryhmän puheenjohtaja:

Metron toteuttaminen tällä vuosisadalla merkitsisi Espoon kehityksen tasapainottamispäätöksen romuttamista kertaiskulla. Sen vuoksi tuntuukin ihmeelliseltä, että samoja henkilöitä on vaatimassa rakentamisen painopistettä siirrettäväksi sähköradan varteen ja toisaalta Etelä-Espoon metrolinjan toteuttamista.¹⁷¹

1980-luvun alussa metrokeskustelu Länsiväylän sivuilla kuitenkin kasvoi nopeasti. Tämä oli seurausta metroliiikenteen avaamisesta Helsingissä 1982, kun samalla selvitettiin yhteyden jatkamista Espooseen. Keskustelussa Etelä-Espoon mahdollisesta metrolinjasta esitettiin kommentteja niin puolesta kuin vastaan. Puolestapuhujat katsoivat metron hyödyiksi Länsiväylän ruuhkien vähenemisen, ekologisuuden sekä yleisten julkisten liikenneyhteyksien paranemisen. Metron vastustajat taas esittivät pääargumenttinaan sen isoja rakennuskustannuksia. Muita vastaargumentteja olivat esimerkiksi Etelä-Espoon suosiminen ja liityntäliikenteen hankala järjestäminen. Pelkästään Länsiväylän vuoden 1983 numeroissa oli noin 30 suoraan metroon liittyvää kannanottoa. Pääsääntöisesti keskustelu keskittyi vertailemaan vaihtoehtoja Länsiväylän ruuhkien parantamiseen. Kahtena päävaihtoehtona esitettiin bussikaistojen lisäämistä tai metron rakentamista.

Kahden leirin välissä löytyi myös yhteisiä piirteitä. Erityisesti Espoon luonnon pelastaminen katsottiin tärkeäksi, mikä näkyi varsinkin metron puolestapuhujien kirjoituksissa. Asiasta kirjoitti esimerkiksi Arne Edelman seuraavasti:

...Visuaalinen ja henkinen köyhtyminen kun kulttuuriympäristö tuhotaan ja puistoja nakerretaan pala palalta... ...Kierre on päättymätön. Mitä enemmän autoja, sen enemmän teitä. Mitä enemmän teitä, sitä enemmän liikennettä.¹⁷²

¹⁷¹ Länsiväylä numero 19, 1973, 6.

¹⁷² Länsiväylä numero 84, 1983, 31.

Luonnon lisäksi keskustelussa luotiin yhteistä vihollista eli Helsinkiä. Erityisesti metron vastustajat katsoivat, että Espoo ei ollut päättämässä asiasta, vaan keskustelua ohjasivat helsinkiläiset. Veijo Turunen kirjoitti numerossa 1983:

Epäilenkin, että metroa Espooseen ajavat pääasiassa helsinkiläiset, jotka haluavat "vauraan" Espoon vain maksumieheksi. Länsiväylän liikennettä voidaan parantaa seutulippua kehittämällä ja esim. kaistajärjestelyillä länsiväylää oleellisesti leventämällä. Espolaiset päättäjät, älkää antako sahata itseänne silmään. Käyttäkään talonpoikaisjärkeä.¹⁷³

Helsingin syyttäminen tai vastaavasti vertailu Helsinkiin ei kuitenkaan ollut uutta. Olihan kuntien heikko yhteistyö tullut esiin jo seutulippukeskustelussa ja nyt kitka vain jatkui. Samaan aikaan käytiin vääntöä myös yhteisestä jätehuollosta.¹⁷⁴ Oli siis luonnollista, että heikko yhteistyö näkyi eräänlaisena vihana Helsingin päättäjiä kohtaan.

1990-luvun alkupuolella metrokeskustelu jatkui osittain 1980-luvun mukaisesti. Keskusteluun nousi kuitenkin uusi vaihtoehto metron rinnalle, pikaraitiotie. Pikaraitiotiellä ei tarkoitettu yksittäistä reittiä, kuten metrossa, vaan koko Espoon sisäisen liikenteen yhdistämistä. Diplomi-insinööri Antero Alun ideasta syntynyt ajatus tiivistää Espoon sisäistä liikennettä oli metrokeskustelussa mukana aina lopulliseen metropäätökseen asti.¹⁷⁵

Pikaraitiokeskustelussa mielenkiintoista oli, että vain harvat perustelivat sillä sisäisen liikenteen parantamista, vaikka se oli keskiössä alkuperäisessä ideassa. Tärkeämpänä näyttäytyi pikaraitiotien hieman halvempi hinta metroon verrattuna. Näin metron vertailukohtina toimivat halvimpana ratkaisuna esitetty bussiliikenne ja bussiliikennettä ekologisempana (ja metroa edullisempana) ratkaisuna esitetty pikaraitiojärjestelmä.

1990-luvulla metron vastustajat tekivät selkeää eroa aikaisempaan keskusteluun, eikä kyse ollut enää vain Länsiväylän (moottoritien) ruuhkien purkamisesta. Mielenpiteiden tueksi oli tullut enemmän tutkimuksiin perustunutta argumentointia. Näiden pohjalta todettiin, ettei nykyisen

¹⁷³ Länsiväylä numero 47, 1983, 28.

¹⁷⁴ Tästä esimerkiksi länsiväylän numerossa 54, 1981, 2.

¹⁷⁵ Länsiväylä esittelee pikaraitiotietä ensimmäisen kerran perusteellisesti numerossa 9, 1990. Tästä eteenpäin pikaraitiotie oli toistuvasti esillä Espoon kaupungin vihreiden esityslistalla.

kaltaiseen Espooseen kannattanut rakentaa metroa eikä pikaraitiotietä. Tämän tyyppistä argumentointia edusti esimerkiksi Jouni Särkijärven kirjoitus Länsiväylän numerossa 69 vuonna 1990:

Länsimetro on todettu selvityksissä kalliimmaksi ja palvelutasoltaan huonommaksi kuin bussiliikenne. Syynä on Etelä-Espoon matala rakennustehokkuus. Metro ei ole maaseudun liikennemuoto.¹⁷⁶

Tässä puheenvuorossa tiivistyi vastustajien pääargumentti. Metrosta ei ollut bussien korvaajaksi, koska Espoon alue oli haja-asutettu. Toisin sanoen vastustajien mielestä Espoossa ei ollut kannattavaa toteuttaa muita kuin bussiyhteyksiä. Oman lisänsä keskusteluun toivat pääkaupunkiseudun yhdistämisen puolesta puhuneet. Tällainen puheenvuoro nähtiin esimerkiksi numerossa 98 (1991) jossa nimimerkki ”Espoossa 1974 syntynyt” kertoi seuraavasti:

Viime aikoina on monissa lehdissä käyty yleisönosaston kirjoituspalstoilla keskustelua pääkaupunkiseudun yhdistämisestä. Yhdistäminen olisi hyvä asia eikä varjopuolia asiassa juuri ole. Ihmeen monet vain haluavat säilyttää Espoon, joka ei ole edes mikään kunnon kaupunki... ..Esimerkiksi metrosta käyty riita on täysin älytön. Espoo haluaisi pikaraitiotien, vaikka Helsingissä on tehty metroa koko ajan länteen päin. Muutenkin suunnittelu paranisi eikä kinattaisi, kuka maksaa minkä verran.¹⁷⁷

1990-luvun keskustelussa esiintyi 1980-luvun tapaan ”me espoolaiset” puhetta, oli se sitten metron puolesta tai vastaan. Esimerkiksi numerossa 10 (1992) nimimerkki ”Ruusunen” piirtää kuvaa Espoosta mahdollisuuksien kaupunkina, jossa meidän espoolaisten on tehtävä yhteisiä päätöksiä:

Emme saa jättää asioita vain päättäjien päätettäväksi. Jokaisen on otettava itseään niskasta kiinni ja toimittava. Kauniit Westendin ja Haukilahden alueet ollaan tuhoamassa suurilla tiehankkeilla. Oman kannan ilmaiseminen on nyt tärkeätä, ennen kuin kaivurit sielläkin tekevät tuhoaan. Me espoolaiset emme tarvitse myöskään metroa, vaan pikaraitiovaunu olisi juuri meille sopiva kulkuneuvo. Kaupunki haluaa säästää, siis mikä sen parempi kuin pikaraitiotie.¹⁷⁸

¹⁷⁶ Länsiväylä numero 69, 1990, 43.

¹⁷⁷ Länsiväylä numero 98, 1991, 34.

¹⁷⁸ Länsiväylä numero 10, 1992, 37.

Metrokeskustelua oli 1990-luvun alussa kestänyt jo parikymmentä vuotta ja se oli jakanut espoolaisia. Toisaalta se oli samalla näyttänyt, mikä oli espoolaisille tärkeää omassa kunnassa. Näistä luonto oli selkeästi merkittävin yhdistävä tekijä.

Pitkään jatkunut metrokeskustelu huomattiin myös Länsiväylä-lehden satiiriosastolla. Pilapiirroksessa numerossa 14 (1991) maalailtiin Espoosta kuvaa 8000 vuotta asuttuna paikkana, jossa ei edelleenkään oltu tehty päätöstä metron rakentamisesta. Pilapiirroksessa kiteytyi espoolaisen metrokeskustelun merkitsevyys Espoolle itselleen. Metrokeskustelu oli ollut esillä jo yli kaksikymmentä vuotta, eikä siitä silti ollut pystytty tekemään päätöstä suuntaan tai toiseen. Länsiväylän keskustelun perusteella voidaan sanoa, että pääsyynä metron vastustamiseen oli metrolinjan suuret kustannukset suhteessa muun infrastruktuurin parantamiseen. Taustalla oli kuitenkin havaittavissa kahden Espoon olemassaolo. Pientalovaltaisen ja väljän Länsiväylän varteen ei haluttu metroa, sillä se oli monelle espoolaiselle ”virallinen Espoo-kuva”. Ajatus eteläespoolaisuudesta sisälsi niin kauniin luonnon kuin lyhyen matkan Helsingin keskusta. Tämä mielenmaisema myös erotti Espoon tiheästi asutetusta Helsingistä. Ongelmaksi näille espoolaisille silti muodostuivat Länsiväylän ruuhkat, jotka olisi pitänyt ratkaista tavalla tai toisella.



2000-luvun alun metrokeskustelussa monet kirjoittajat siirtyivät käyttämään ”länsimetro” -sanaa. Termiä käytettiin erotuksena aikaisemmin rakennettuun Helsingin metroon ja erityisesti ”itämetroon”, jolla viitattiin Helsingin metron itäosan lisäosiin.¹⁸⁰

Toinen selkeä muutos keskustelussa oli, että nyt kaupunkien välinen yhteistyö ja yhteinen kaupunkirakenne kuvattiin koko Suomen eduksi. Kyse oli monien kirjoittajien mielestä tulevaisuuden metropolialueesta, jossa Espoo ja Helsinki olivat vain osallisia. Samalla tämä oli osoitus uudesta globaalimmasta espoolaisuudesta. Kyse ei ollut enää vain lokaalista vaan lokaalista globaalissa maailmassa. Tämänkaltaista kirjoittelua oli esimerkiksi numerossa 67 (2002), jossa joukko Espoon sosiaalidemokraatteja esitti, ettei Espoo voi eristää itseään seudullisesta yhteistyöstä vaan olennaisempaa olisi kehittää koko pääkaupunkiseutua:

¹⁷⁹ Länsiväylä numero 14, 1991, 2.

¹⁸⁰ <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/metro-aloitti-liikenteen-vuosaareen-laskettua-aiemmin/5480474#gs.Zjb0jcBq> (viitattu 27.1.2019)

Espoon eristäytymispolitiikka on tyhmää ja yhteistyölle tuhoisaa. Pääkaupunkiseudun liikenteen kehitystyössä ei mikään kunta voi lähteä sooloilemaan aiheuttamatta vahinkoa itselleen ja muille... ... Espoon johto perustelee haluttomuuttaan metroon sen kalleudella ja huonolla suhdannetilanteella. Suhdannetilanteella ei ole merkitystä koska suuria rahoja ei tarvitse vuosiin. Suhdanteet ehtivät muuttua vielä pariin kertaan ennen rakentamista. Raideliikenteen edellyttämät investoinnit tulevat katetuksi pitkänä käyttöikänä, halvempina liikennöintikustannuksina ja ympäristön säästämisenä.¹⁸¹

Äärimmillään keskustelussa puhuttiin jopa nurkkapatriotismista, kuten Hannu Ranki numerossa 24 vuonna 2003. Hänen mukaansa metrokeskustelussa on sorruttu minuuttiargumentointiin (matka Espoosta Helsinkiin minuuteissa laskettuna), vaikka kyse on koko pääkaupunkiseutua ja Suomea koskevasta päätöksestä.

Ajoittain on sekoitettu seuraamukset ja valtavirrat toisiinsa. Metro ei ole syy pääkaupunkiseudun kaupunkien yhteistyön syventämiseen eikä kaupunkien pidemmän aikajänteen mahdolliseen yhdistymiseen. Metro on seurausta siitä, että maamme rakennemuutos koskettaa entistä voimakkaammin myös Espoota, Helsinkiä, Kauniaisia ja Vantaata sekä yhä etenevässä määrin myös kehyskuntia... ...Nyt keskustelua hidastaa nurkkapatriotismi, joista metrokeskustelu on pahimmasta päästä. On sorruttu minuuttiargumentointiin. Metron tarve tai siihen luontaisesti liitetyt muut joukkoliikennejärjestelyt ovat seurausta valtavasta yksilöitymiskehityksestä, joka jatkuu. Todellinen ristiriita syntyy, mikäli kansalaismielipide ja kehitysuran suunta joutuvat vastakkain.¹⁸²

2000-luvun metrokeskustelussa on syytä huomioida vuonna 2000 julkaistu Tuomas Nevanlinnan ja Jukka Relanderin toimittama kirja: Espoo – Totuus Suomesta. Kirjassa esitetään espoolaisen identiteetin olevan identiteetin puutetta ja paikallisuuden tarkoittavan minuutteja ovelta Helsingin keskusta. Kirjan synnyttämä keskustelu näkyi Länsiväylä -lehden palstoilla. Identiteetittömyydestä huolimatta Espoo oli Nokian ansiosta Suomen merkittävin paikka. Kirjan mukaan Espoo tuli nähdä osana suurempaa kuvaa, jossa identiteetin puute ei tarkoittanut kuulumista Helsingin lähiöön, vaan se tarkoitti kuulumista johonkin suurempaan, kuten globaaliin Suomeen.

¹⁸¹ Länsiväylä numero 67, 2002, 2.

¹⁸² Länsiväylä numero 24, 2003, 2.

2000-luvulla metrokeskustelu siirtyi kohti perustavanlaatuista kysymystä koko Espoon olemuksesta. Oliko Espoossa tarkoitus jatkaa rakentamista kohti uusia aluekeskuksia ja pyhittää Länsiväylän alueita pientaloalueiksi? Tämän keskustelun avaajana toimi Kokoomuksen Ilkka J. Kari, joka muotoili asian seuraavasti numerossa 20 (2002):

Jos on kanttia lähetä lisärakentamaan Tapiolaa, Matinkylä-Olarin aluetta ja Espoonlahtea, se tuo riittävän käyttäjävolyyymiin... ...Metro halutaan, mutta ei käyttäjiä sen varrelle. Metrosta keskustellaan erillisenä kysymyksenä ikään kuin se ei liittyisi mihinkään. Metrosta pitää puhua yhdessä kaupunkirakenteen kehittämisen kanssa. Tätä keskustelua ei kaupunginvaltuusto pysty loogisesti käymään.¹⁸³

Tässä kannanotossa tiivistyi yksi erityisesti eteläespoolaisen identiteetin ongelmista. Väljyys ja luonto olisi tullut yhdistää metroon, mutta asuinalueisiin ei haluttu koskettavan. Metron puolustajien mielestä metro kuitenkin edellytti kaupunkirakenteen tiivistämistä, jotta sen kaikki hyödyt olisi ollut mahdollista ottaa irti.

Etelä-Espoon tiivistämistä vastustettiin ahkerasti Länsiväylän palstoilla. Keskustelussa nostettiin esille metrojen tuoma ankeus ja perinteisen Espoon ”tuhoutuminen”. Tämän kaltainen esitys oli esimerkiksi Minna Malmiolan ja Jussi Monosen kirjoitus numerossa 2 (2003). Kirjoituksessa kysyttiin: haluammeko todella lisää kerrostaloja luonnonläheiseen ja vielä suhteellisen rauhalliseen Espooseen? Kirjoittajat jatkoivat:

Onko todellakin tarkoitus tehdä kauniista ja merenläheisestä Etelä-Espoosta täyteen ahdettu slummikerrostaloalue, jossa asutaan vierivieressä ja kylkikyljessä ilman henkireikiä?¹⁸⁴

Tässä kirjoittajat viittasivat erityisesti Itä-Helsinkiin, joka muodosti Malmiolan ja Monosen mielestä nipun Helsingistä riippuvaisia nukkumalähiöitä. Toisin sanoen kirjoittajien mielestä Etelä-Espoo erottautui edukseen, sillä se oli jotain erilaista verrattuna slummien täyttämään Helsinkiin. Metron rakentaminen tuhoaisi Espoon sellaisena kuin asukkaat sen tunsivat. Puheenvuorossa näkyi yhtä

¹⁸³ Länsiväylä numero 20, 2002, 1.

¹⁸⁴ Länsiväylä numero 2, 2003, 5.

lailla menestyvien espoolaisen identiteettiä, mutta keskustelua ohjasi ennen kaikkea infrastruktuuri.

8.1.2 Kehä 2 ja Länsiväylä

1980-luvun alussa keskustelu julkisen liikenteen puutteista jäi osittain yksityisautoilun ja Länsiväylän moottoritien ympärillä käyneen keskustelun alle. Tätä keskustelua vauhdittivat ajatukset lisäkaistojen rakentamisesta Länsiväylälle ruuhkien helpottamiseksi. Vaikka keskusteluun liittyi monelta osin metron rakentaminen ja joukkoliikenteen parantaminen, oli keskiössä nimenomaan autoilun aseman parantaminen. Länsiväylän ongelmaksi kerrottiin sen jatkuvat ruuhkat ja bussikaistojen puuttuminen. Näin aihetta kuvasi Olavi Lindblom numerossa 40 (1983):

Espoon kaupunkia halkoo itä-länsi suunnassa kaksi valtaväylään maantietä ja toistaiseksi kaksi näiden poikittaista väylää eli kehä 1 ja kehä 3. Silloin tällöin pientä, mutta nyt suurempaa kiistaa niistä on ollut, mutta nyt Länsiväylästä eli Jorvaksen tiestä on alkanut suurempi närä... ...Länsiväylän pääkaupunkiin menosuunnassa aamulla ja paluusuunnassa iltapäivällä ilmenee tungos sekä kiire näyttää johdattelevan uusiin suuriin muutoksiin, jollaisten kustannuksia ei paljon surra. Vähemmällä kuitenkin on mahdollista selvittää.¹⁸⁵

Keskustelun sisältöä mielenkiintoisempaa oli, että pelkkä moottoritie itsessään herätti niin paljon tunteita. Toki Länsiväylästä oli muodostunut Etelä-Espoon merkittävin ”keskus” ja se näkyi monen arkipäivässä töihin kuljettaessa. Itseasiassa vuoteen 1983 mennessä siitä oli tullut koko Suomen vilkkain autotie.¹⁸⁶ Silti on hämmäntävää, että keskustelu autotiestä sai aikaan niin paljon tunteikasta keskustelua.

1990-luvulla keskustelu Länsiväylä-tien parantamisesta oli siirtynyt uuden Kehä kakkos -tien ympärille. Uuden tien tarkoitus oli yhdistää Etelä-Espoo ja Keski-Espoo toisiinsa ja siten tien rakennus oli merkittävä askel kohti yhtenäisempää Espoosta. Aineiston perusteella aihe ei kuitenkaan ollut näin yksinkertainen. Vuosina 1990-1992 Kehä kakkosen rakentamista vastustettiin järjestelmällisesti, tärkeimpänä syynä luonnon pelastaminen. Erityisesti Kehä kakkosen alle osittain jääneet alueet puolustivat erityislaatuista luontomaisemaansa. Vastustajat

¹⁸⁵ Länsiväylä numero 40, 1983, 31.

¹⁸⁶ Länsiväylä numero 94, 1983, 28.

myös katsoivat, että uuden moottoritien rakentaminen lisäisi yksityisautoilua, mikä oli Espoossa jo muutenkin ongelma. Espoolaisuus hahmottui keskustelussa luonnon puolustamisen kautta. Samalla puhuttiin myös Espoon pientalomaisemasta. Tilannetta kuvasi esimerkiksi nimimerkki ”Entinen kokoomuslainen” seuraavasti:

On ollut tuskallista seurata, kuinka meille espoolaisille suunnitellaan Kehä II:ta. Tekeillä on valtava monumentaalinen tielaitos monine liittymineen ja kerroksineen. Tie, joka imee liikenteen monesta suunnasta, tulee varmuudella rikkomaan Etelä-Espoon rauhallisen omakoti- ja rivitalomiljöön.¹⁸⁷

Uuden kehätien puolustajat katsoivat tien rakentamisen olevan välttämättömyys ruuhkien poistamiseksi. Toisekseen he katsoivat, että uusi moottoritie olisi yhdistänyt muuten hajanaista Espoota ja ohjannut yksityisautoilun pois julkisen liikenteen kulkuväyliltä. Kehä kakkosen rakentaminen siirtyi lopulta myöhempään ajankohtaan, johtuen laman aiheuttamista realiteeteista. Kokoomuksen Jorma Kajaste kuvasi tilannetta vuonna 1992:

Keskustelussa Kehä II:n rakentamisesta ovat vastustajat keskittyneet maalaamaan kauhukuvia tuhoutuvasta luonnosta. Kehä II:n puolustajat todistelevat, kuinka espoolaiset ovat autojensa kanssa kohta puskuri puskurissaan kiinni, ellei uutta moottoritietä rakenneta pian. Tuntuu vain, että se oleellisin on jäänyt liian vähälle huomiolle. Ei Espoon luonto ja kehä II:lla tuhoutuisi, eikä sen rakentamatta jättäminen pääkaupunkiseudusta mitään maaseutua tekisi. Keskustelussa olisi puhuttava rahasta.¹⁸⁸

Kehä kakkosen ympärillä käyty keskustelu oli huomattavan samanlainen kuin seuraavaksi esiteltävän Tapiolan ympärillä käyty keskustelu. Molemmissa keskusteluissa espoolaisuuden erityispiirteeksi nousi luonnon tärkeys ja sen pientalovaltaisen maiseman puolustaminen.

8.2 Tapiola

Länsiväylän kirjoituksissa neljältä vuosikymmeneltä Tapiolaa käsitteli yhteensä 187 kirjoitusta. Tämä ei ole niin yksiselitteistä, kuin luku antaa ymmärtää. Kuten kohdassa kuusi todetaan, oli lehti alun perin nimeltään Tapiola tänään. Lehden alkuperäinen rooli Tapiolan alueen tiedonvälittäjänä

¹⁸⁷ Länsiväylä numero 46, 1990, 47.

¹⁸⁸ Länsiväylä numero 77, 1992, 26.

muuttui, kun Tapiolan rakentaja Asuntosäätiö levittäytyi kohti uusia asuinalueita. Samalla Tapiola tänään -lehti vaihtoi nimensä Länsiväyläksi. 1970-luvulla lehti toimi lähinnä Etelä-Espoon tiedottajana ja tästä johtuen myös sen uutiset painottuivat tänä aikana lähinnä Etelä-Espooseen. Lehden levikin laajentuessa uutisointi laajentui kohti uusia asuinalueita. 1990-luvun alun noin 80 000 painosmäärä koski jo kaikkia Espoon merkittävimpiä keskuksia.

1970-luvun alun Tapiolasta käyty keskustelu oli hyvin positiivissävytteistä. Tapiolan keskusalueiden muutos ajoittui 1960- ja 1970-luvun taitteeseen, jolloin asuinrakennukset olivat saatettu valmiiksi, mutta suuremmat palvelut kuten liiketoiminta ja kulttuuri olivat vasta suunnittelupöydällä. Kandidaatintutkielmassani kuvaamani tapiolalainen alueidentiteetti näkyi vahvana myös Länsiväylän kirjoittelussa. Tapiolasta puhuttaessa kirjoittajat osasivat korostaa Tapiolan ainutlaatuisuutta ja monet Länsiväylän kirjoituksista olivat jopa Tapiolaa kosiskelevia. Useat näistä kirjoituksista julkaistiin ilman nimeä, ikään kuin lehden mielipiteenä. Esimerkiksi numeron 13 pääkirjoituksessa vuonna 1973 todettiin, kuinka Tapiolan keskustan rakentaminen tulee lisäämään elinkeinoelämän kiinnostusta Espoota kohtaan.¹⁸⁹ Tai vastaavasti numeron 3 pääkirjoituksessa vuonna 1973 todettiin lakonisesti, että Tapiola on oleellinen osa kasvavaa Espoota.¹⁹⁰ Tämän tyyppisissä ”uutisoinneissa” muistettiin usein mainita avainsanoja, kuten ”kansainvälinen huomio”, ”poikkeuksellinen” ja ”ainutlaatuinen kokeilu”.

Muut Espoon keskusalueet jäivät usein Tapiolan varjoon ja aiheesta puhuttiin Länsiväylän palstalla esimerkiksi seuraavin sanakääntein:

Tapiola se kyllä on tehty turistin silmin hiveleväksi valomereksi ja arkkitehtuurin monumentiksi, siinä ei ole jätetty pienintäkään vaatimusta täyttämättä. Kuitenkin nyt puhun, niistä korpikylistä, joita on rakennettu Tapiolan ympäristöön.¹⁹¹

Yhteenvedona voidaan sanoa, että Espoon muista osista puhuttiin vähän ja lähinnä negatiiviseen sävyyn. Tähän vaikutti ennen kaikkea Tapiolan loistokkuus kaikkiin muihin asuinalueisiin verrattuna. Toisekseen muiden, kuin Asuntosäätiön rakennuttamien asuinalueiden korostaminen

¹⁸⁹ Länsiväylä numero 13, 1973, 2.

¹⁹⁰ Länsiväylä numero 3, 1973, 2.

¹⁹¹ Länsiväylä numero 3, 1973 3.

oli varmasti kiellettyä Länsiväylän toimituksessa. Toisaalta on huomioitava, että Itä-Espoon pakkoliitosta vastustettiin nimenomaan Länsiväylän toimesta, kun lehden pääkirjoituksissa vedottiin yhteisen Espoon puolesta.

1980-luvulla Tapiolan tiivistämisspaineet kasvoivat Espoon kasvaneen väestön myötä. Tapiolan uusi keskusta oli valmistunut 1970-luvun aikana ja Länsiväylän keskustelun perusteella näyttäisi siltä, että Tapiolan merkitsevyys Espoon asukkaille oli kasvanut entisestään. Uuden keskuksen myötä siitä oli tullut Espoolle merkittävä palvelukeskus, joka tarkoitti, ettei ihmisten ollut pakko asioida Helsingissä. Esimerkiksi numerossa 98 (1982) ihmiset kertoivat, että he olivat innoissaan uudesta Tapiolan keskuksesta. Heitä ei haitannut, että väljyydestä, puistomaisuudesta sekä omaleimaisuudesta oli kärsitty, koska muutos oli tehnyt Tapiolasta ja Espoosta ensimmäistä kertaa palvelurikkaan. Etelä-Espoo ei ollut enää samassa määrin riippuvainen Helsingistä.

1980-luvun keskustelussa esiintyi toki myös pettymystä Puutarhakaupungin tuhoamisen vuoksi. Saatettiin väittää esimerkiksi, että väljyyden tilalle oli tullut palvelut. Keskustelu ei kuitenkaan ollut värikästä, vaan toteavaa. Esimerkiksi Peter Wellmann toteaa kirjoituksessaan numerossa 99 (1982) seuraavasti:

Tapiolan maine Garden Citynä on kärsinyt riittävästi. Nyt Keilalahteen suunnitellaan viheralueille suuri rakennuskompleksi. Kyse ei ole enää tavallisesta rakennustoiminnasta, vaan yrityksistä veroäyriargumentein ratkaisevasti jälleen muuttaa sitä kaupunkikuvaa, josta espoolaiset syystä ovat voineet olla ylpeitä. Kaupungeissakin asuvien ihmisten tulee saada pitää tuntumaa vihriöivään luontoon, joutumatta lähtemään maalle persoonattomia ja kylmiä kiviä pakoon.¹⁹²

Tapiola ei siis merkinnyt asukkaille pelkästään Tapiolan keskustaa, vaan myös sen lähiympäristöä. Viheralueet olivat luoneet vastapainon Helsingin ahtaudelle. Nyt tätä mielenmaisemaa oli tuhottu. Peter Wellmannin sanoin tämä oli sitä kaupunkikuvaa, josta espoolaiset olivat voineet olla ylpeitä.

Tapiolasta käydyssä keskustelussa viitattiin samanlaiseen mielenmaisemaan, joka tuli esiin myös metrokeskustelussa. Tapiolan alueen puolustajat perustivat identiteettinsä luontoon ja väljyyteen.

¹⁹² Länsiväylä numero 99, 1982, 23.

Merkittävänä lisänä oli sen tarjoama vastapaino helsinkiläiselle ahtaudelle. Nyt helsinkiläisten rakentamisen tyyliä oli harjoitettu Espoossa ja se koettiin suurena menetyksenä espoolaisuudelle.

1990-luvulla muutkin Espoon kaupunginosat saivat merkittävästi enemmän palstatilaa, vaikka Tapiolaan liittynyt uutisointi oli edelleen näkyvintä. Erityisesti vuonna 1992 Tapiolan historiaa nostettiin toistuvasti esille. Tämä johtui Espoon kaupungin järjestämistä Espoon kaupungin 20-vuotisjuhlista, joiden mukana juhlittiin Tapiolan perustamisen 40-vuotisjuhlaa.¹⁹³ Lehden artikkeleissa nostettiin esiin Tapiolan historiaa ja sen omaleimaisuutta. Esimerkiksi Länsiväylän numerossa 40 (1992) kirjoitettiin seuraavasti:

Juhliessamme Asuntosäätiön 40-vuotista taivalta voimme juhlia myös sen mestarinäytettä, Tapiolan puutarhakaupunkia. Tapiola on muodostunut käsitteeksi koko Suomen kansalle. Ulkomailla Tapiola on ainoa tunnettu suomalaisen kaupunkisuunnittelu esimerkki. 1960-luvulla Tapiolasta tuli suorastaa suomalaisen arkkitehtuurin ja kaupunkirakennustaidon symboli.¹⁹⁴

Suurin osa 1990-luvun kirjoittelusta muistelee Tapiolan loistokasta menneisyyttä, eivätkä kirjoittajat olleet yhtä harmissaan Tapiolan kohtalosta kuin 1980-luvulla. Tapiolan merkityksestä Espoolle kertoi se, kuinka Tapiolan nostettiin osaksi Espoon juhluvuotta. Monille espoolaisille Espoo oli edelleen yhtä kuin Tapiola, vaikka tästä asiasta kirjoitettiin myös kriittiseen sävyyn.

2000-luvulla keskustelu Tapiolan pelastamisesta kiihtyi, koska Tapiolalla ei ollut enää samanlaista valta-asemaa Espoossa. Sen merkittävyyttä söivät erityisesti Ison Omenan ja Sellon kauppakeskukset, jotka veivät asiakkaita Tapiolan yrittäjiltä.¹⁹⁵ Tapiola oli kuitenkin edelleen Espoon kulttuurikeskus. Ulkopaikkakuntalaisille, kuten esimerkiksi helsinkiläisille se oli edelleen myös Espoon näkyvin ja tunnetuin osa.

Tapiolan ytimeen kaavailtuja muutoksia vastustettiin järjestäen koko 2000-luvun alun kirjoittelussa. Vuosina 2001-2003 Länsiväylässä esiintyi noin 50 puolustuspuheenvuoroa Tapiolan pelastamiseksi. Osa ihmisistä oli sitä mieltä, että Tapiola oli valmis, kun taas osa hyväksyi reuna-

¹⁹³ Esimerkiksi Länsiväylän numerosta 11, 1992, voi lukea yhteisestä juhluvuodesta.

¹⁹⁴ Länsiväylä numero 40, 1992, 2.

¹⁹⁵ Länsiväylä numero 70, 2003, 2.

alueiden kehittämisen. Keskusteluun mukaan osallistuneista moni argumentoi kiihkein sanakääntein, mikä oli osoitus alueen tärkeydestä ainakin tapiolalaisille itselleen. Esimerkiksi numerossa 12 (2001)¹⁹⁶ julkaistussa Professori Pekka Virtasen avauksessa pohdittiin Tapiolan monenlaisia merkityksiä. Kirjoituksessaan hän kysyi: ”*Minkä ajankohdan Tapiola halutaan todella jäädyttää?*” Virtasen mukaan Tapiolan suojelu ei voinut perustua alueen museoimiseen, vaan kokonaisilmeen suojelemiseen.

Negatiivinen kirjoittelu puutarhakaupungin kuolemasta pysähtyi hetkeksi Tapiolan 50-vuotisjuhlien myötä (2002). Tällöin lehdessä esiintyi lukuisia uutisia Tapiolan merkityksellisyydestä. Länsiväylän kirjoittelun mukaan Tapiola oli jälleen ollut ”huikea ponnistus” ja ”merkittävä osa Espoota”. Myöhemmin numerossa 70 (2003) silloinen päätoimittaja Janne Kaijärvi totesi Tapiolan olleen vuosikymmenet Espoon henkinen keskus ja sellaisena se tulee myös pysymään, vaikka Kaupallisen keskipisteen merkityksen se on menettänyt Leppävaaran (Sello) ja Matinkylän (Iso Omena) kauppakeskuksille.

8.3 Kulttuuri

Edellä on kerrottu 1970-luvun lähtökohdista, jolloin espoolaisilta tuntui aineiston mukaan puuttuvan lähes kaikki perinteisen kaupungin tunnusmerkit. Heiltä puuttui ne instituutiot, jotka olisivat tehneet Espooseen muuttaneille ihmisille helpommaksi identifioitua espoolaiseksi. Infrastruktuurin puutteen (sisältäen julkisen liikenteen) ohella yksi Espoon heikkouksista oli kulttuurin alennustila. Vuonna 1972 kaupungiksi tultuaan Espoolta katsottiin puuttuvan kaupunkeihin usein liitetyt kulttuurilliset instituutiot, joista erityisesti teatterin ja kulttuuritalon puuttuminen herättivät keskustelua. Toimittaja Seppo Westerlund kuvasi tilannetta numerossa 35 (1971) seuraavasti:

Espoolla on todellakin parantamisen varaa. Ja sitä on oikein tuntuvasti. Tarkoitän tämän kunnan pian kaupungin kulttuuripolitiikkaa. Kaikki me täällä tiedämme, että se on ollut varsin vaatimatonta. Kun Espoosta vain muutaman kuukauden kuluttua tulee kaupunki olisi tämän merkittävän tapahtuman yhteydessä aloitettava kokonaan uusi luku kulttuuripolitiikan alalla Espoossa.¹⁹⁷

¹⁹⁶ Länsiväylä numero 12, 2001, 2.

¹⁹⁷ Länsiväylä numero 35, 1971, 9.

Tässä kirjoittaja viittasi niihin lähtökohtiin, joista Espoon kauppala oli kehittymässä kaupungiksi.

1980-luvulle tultaessa kulttuurikeskusta ei ollut vielä rakennettu, eikä mitään muitakaan merkittäviä panostuksia asian saralla ollut tehty. Tilannetta kuvattiin pääkirjoituksessa numerossa 2 (1980):

Oman katteettoman lukunsa muodostaa juhlapäätös toiminnallisesta kulttuurikeskuksesta. Kaupunginvaltuusto kehotti kaupunginhallitusta valmistelemaan välittömästi hankkeen toteuttamista. Kulttuurikeskuksen sijaintipaikka, Tapiolan keskusaltaan länsisivu oli jo päätöstä tehtäessä selvillä. Kulttuurikeskuksen kustannuksella tapahtunut pallottelu viittaa kuitenkin siihen, että tätä päätöstä ei tehty tositarkoituksella.¹⁹⁸

1980-luvun taitteessa keskustelu kulttuurin puutteesta suoranaisesti räjähti lehden sivuilla. Puhuttiin Espoon ”kulttuurikuolemasta”, ”espoolaisten sivistyksen alhaisesta tasosta” ja ”espoolaisesta kulttuurihäpeästä. Yleensä tässä keskustelussa oli huoli niistä tiloista, joissa näytelmiä ja konsertteja olisi voinut järjestää. Argumentoinnissa kulttuurikeskuksen puolesta esille nostettiin tasokkaat espoolaiset esiintyjät, kuten Tapiolan kuoro ja Espoo Big Band. Ilman kulttuurikeskusta heillä ei ollut paikkaa missä esiintyä. Länsiväylän pääkirjoitukset lisäsivät oman mausteen keskusteluun, kuten numerossa 12 (1983) Otsikolla ”Kulttuurissa kuudeskymmenes”, toimitus kertoi Espoon olleen kaupunkien kulttuuriystävällisyyttä bruttomenoina mittaavassa tutkimuksessa sijalla kuusikymmentä.¹⁹⁹

Espoon kulttuurikeskus rakennettiin lopulta Tapiolaan vuonna 1989.²⁰⁰ Miksi projektissa kesti noin kolmekymmentä vuotta? Aineiston perusteella näyttäisi siltä, että pääsyy tähän oli resurssien puute, sillä kaupungin tuli rakentaa samanaikaisesti neljää eri keskustaa. Nopean väestönkasvun myötä tarvittiin jatkuvasti lisää peruspalveluita, kuten kouluja ja terveystaloja. Lisäksi Helsingin

¹⁹⁸ Länsiväylä numero 2, 1980, 2.

¹⁹⁹ Länsiväylä numero 12, 1983, 2.

²⁰⁰ [https://www.espoo.fi/fi-fi-](https://www.espoo.fi/fi-fi/Kulttuuri_ja_liikunta/Kulttuuri/Kulttuurikeskukset_ja_talot/Espoon_kulttuurikeskus/Esittely_ja_yhteystiedot/Historia_ja_arkkitehtuuri)

[Kulttuuri_ja_liikunta/Kulttuuri/Kulttuurikeskukset_ja_talot/Espoon_kulttuurikeskus/Esittely_ja_yhteystiedot/Historia_ja_arkkitehtuuri](https://www.espoo.fi/fi-fi/Kulttuuri_ja_liikunta/Kulttuuri/Kulttuurikeskukset_ja_talot/Espoon_kulttuurikeskus/Esittely_ja_yhteystiedot/Historia_ja_arkkitehtuuri) (viitattu 27.1.2019)

läheisyys vähensi kulttuuritilojen välitöntä tarvetta, sillä monet espoolaiset vierailivat naapurikunnassa kulttuuritarpeiden perässä.

Asian seuraamuksia on syytä pohtia. Miten ne lukuisat uudet espoolaiset 1970- ja 1980-luvuilla pystyivät tuntea itsensä espoolaiseksi, jos yhteiset espoolaiset tapahtumat olivat vähissä? Harrastaakseen kulttuuria he joutuivat asioimaan oman kuntansa ulkopuolella, joka teki jo valmiiksi sekavan kaupunkirakenteen omimisesta haastavaa. Toisaalta on myös esitettävä kysymys, oliko Espoo tai olivatko espoolaiset lopulta niin kulttuurivastaisia, mitä kirjoittelu antoi ymmärtää? Numerossa 104 (1982) Kirjoittaja Juhani Hulkkonen esitti, että vuonna 1983 Espoo oli tukemassa kulttuuria yhteensä 233 miljoonalla markalla, kun vastaava luku esimerkiksi Vantaalla oli 208 miljoonaa. Kirjoittaja viittasi taloussuunnittelija Pertti Rosilan tekemiin laskelmiin, joiden mukaan Espoo tuki musiikkia vuonna 1982 jopa 2,5 kertaa enemmän kuin Helsinki.²⁰¹ Voidaan siis aiheellisesti kysyä oliko Espoon kulttuurivihamielisyydessä kyse ainakin osittain kaupunkirakenteen sekavuudesta. Aineiston mukaan ihmiset kaipasivat selkeää keskustaa, joka olisi sisältänyt selkeät kulttuuripalvelut. Sekavuudesta johtuen Espoo ei kuitenkaan päässyt rakentamaan kulttuurikeskusta kuin vasta vuonna 1989. Lopulta kulttuurikeskus rakennettiin monen mielestä vielä väärään paikkaan, sillä sisäisen liikenteen heikkous jakoi Espoon edelleen kahteen Espooseen. Esimerkiksi Leppävaaraan olisi ollut loogista toteuttaa toinen kulttuurikeskus, mutta tällaiseen ei Espoossa ollut resursseja. Myöhemmin 2000-luvun alussa Leppävaaraan on rakennettu Sellosali, joka on paikannut kulttuuritilojen puutetta.²⁰²

1990- ja 2000-luvuilla kulttuurin vähäisestä määrästä puhuminen väheni merkittävästi. Espoolaisia ei enää kuvattu sivistymättömiksi, kuten 1980-luvulla. 1990-luvulla tähän vaikutti varmasti sekä suuren kulttuurikeskuksen avaaminen vuonna 1989 että 1990-luvun lama. 2000-luvulla kulttuurista puhuminen ei missään nimessä loppunut, mutta sen tyyli muuttui. Olihan lehteen tullut oma kulttuuriosioikin 1980-luvun aikana. 2000-luvulla kulttuurikeskuksen rinnalle oltiin rakentamassa myös uutta kulttuurin monitoimitaloa (nimeltä WeeGee-talo).

²⁰¹ Länsiväylä numero 104, 1982, 12.

²⁰² <https://www.sellosali.fi/fi-FI/Info> (viitattu 20.2.2019)

2000-luvun alun aineistossa kulttuurista oli ensimmäistä kertaa tullut yksi espoolaisuuteen liitetty identiteetin palanen. Esimerkiksi Kari Saksela kuvasi tätä numerossa 3 (2001) seuraavasti:

Kulttuurin arvostuksen kasvu Espoossa on ilmennyt mm. siten että kaupunginjohtaja Marketta Kokkonen on useissa yhteyksissä Hitech- ja Yritys-Espoosta puhuessaan tai kirjoittaessaan ottanut niiden rinnalle tärkeänä tekijänä myös Kulttuuri-Espoon.²⁰³

Kirjoittajan mukaan kulttuuri ei ollut pelkästään tullut vain espoolaisten puheisiin, vaan myös jokapäiväiseen arkeen, kun esimerkiksi kulttuurikasvatukseen myönnettiin tuntuvasti enemmän varoja vuonna 2000.

Aineiston perusteella espoolaisten määrittäminen sivistymättömäksi oli 2000-luvun alussa vähentynyt, mutta se ei missään tarkoittanut tyytyväisyyden tilaa. Kulttuurin kehittäminen oli monen mielestä vasta alkanut ja nyt olisi saatava selkeyttä kokonaisuuteen. Aineiston perusteella näyttää kuitenkin siltä, että kolmessakymmenessä vuodessa kulttuurista oli todella tullut merkittävä osa espoolaisuutta. Vastaavasti Tapiolasta oli tullut kulttuuri-Espoon keskus, koska siellä sijaitivat kulttuuritalo ja kulttuurin monitoimikeskus WeeGee. Lisäksi Tapiola tunnettiin esimerkiksi April Jazz -tapahtumasta ja Tapiolan sinfonietasta. Kulttuurin keskittyminen Tapiolaan hahmotti muuten sekalaista kaupunkia. Toisaalta uusille espoolaisille se saattoi olla vielä sekavampaa, koska Espoon keskus ei ollutkaan se virallinen keskus, vaan erikseen oli omaksuttava myös kulttuurin keskus.

Vaikka keskustelun perusteella kulttuurista oli tullut osa espoolaista identiteettiä, on todennäköistä, että uudelle sukupolvelle alueidentiteetti tarkoitti myös eri asioita. Aikaisempi suuriin ikäluokkiin kuulunut sukupolvi oli tottunut, että kotipaikkakunnalle kuuluu olennaisesti esimerkiksi kulttuuritalo ja teatteri. Kenties Antti Häkkisen kuvaamalle urbaanille sukupolvelle kotipaikkakunnan kulttuurilliset puutteet olivat pikemminkin mahdollisuutta hyödyntää Helsingin parempia palveluita. Heidän käsityksensä espoolaisuudesta muodostui osana Helsinkiä, Suomea ja globaalia kontekstia. Globaalissa ympäristössä Espoon merkitys oli muuttunut, eikä vahvemman espoolaisuuden tunteeseen tarvittu välttämättä kulttuurillista identiteettiä.

²⁰³ Länsiväylä numero 3, 2001, 2.

8.4 Urheilu

Kulttuurin ja infrastruktuurin lisäksi aineistossa esiintyi jatkuvasti puhetta Espoon puutteellisista urheilumahdollisuuksista. Historiansa vuoksi Espoossa ei ollut yhtä tai kahta merkittävää seuraa, vaan joukko kaupunginosaseuroja. Tämän vuoksi alueelle ei ollut kehittynyt seuraa tai seuroja, jotka olisivat rakentaneet Espoon kokoiselle alueelle tarpeeksi isoja urheilutiloja.

Urheilun ja isompien urheiluhallien ympärillä käynyt keskustelu voimistui kaupungiksi tuleamisen myötä. Yksi pisimmistä debateista tässä keskustelussa liittyi jäähallin rakentamiseen. 1970-luvun alussa Espoossa ei ollut yhteistä jäähallia, mikä teki lajin harrastamisesta vaikeaa. Jäähallin lisäksi useat ihmiset vaativat parempia jalkapallokenttiä. Vielä 1970-luvulla urheilu jäi palstatilassa selkeästi kulttuurin varjoon. Vastaavasti 1980-luvulla urheilu oli noussut jo lähes viikoittaiseen keskusteluun. Sen sijaan, että Espoota olisi vain moitittu puutteistaan, niin urheilun osalta löydettiin myös paljon espoolaisia yhdistäviä tekijöitä. Espoota kuvattiin erityisesti liikuntakaupunkina. Tämä tarkoitti, että espoolaisilla oli hienot mahdollisuudet yhdistää liikunta ja vapaa-aika. 1980-luvun alussa Espoossa avattiin Matinkylän jäähalli²⁰⁴ ja Tapiolan urheilupuiston uusittu kenttä.²⁰⁵ Urheilu-Espoon edistäjänä toimi myös yleisurheilun MM-kisat, jotka järjestettiin Helsingissä vuonna 1983. Espoon Otaniemi toimi kisakylänä ja tämä edesauttoi urheilun tilaa Espoossa. Huomionarvoista on myös Olympiakisat 1952, jotka olivat vauhdittaneet Otaniemen ja sittemmin koko Espoon rakentamista. Tämä oli mahdollisesti myös lisännyt Espoon liitettyjä urheilumielikuvia omalta osaltaan. (Tästä lisää esimerkiksi Luoto 2004, 46-61.)

1990-luvun alussa urheilu ja jääkiekko yhdistivät espoolaisia aiempaa enemmän. Tämä näkyi erityisesti jäähallin ympärillä käydyssä keskustelussa. 1983 rakennettu Matinkylän jäähalli ei riittänyt kattamaan koko Espoon tarpeita. Vuonna 1984 perustettu Kiekko-Espoo perustui usean juniorinseuran pelaajiin ja siitä oli muodostanut nopeasti suuri espoolaisia kokoava yhteisö. Tämän yhteisön eteen espoolaiset vaativat kovaan ääneen uuden jäähallin rakentamista.

²⁰⁴ Länsiväylä numero 103, 1983, 17.

²⁰⁵ Länsiväylä numero 64, 1982, 1.

Jäähallin rakentaminen sai lisäpontta, kun Kiekko-Espoo onnistui nousemaan pääsarjaan (nykyinen Liiga) kauden 1991-1992 päätteeksi.²⁰⁶ Menestys lisäsi urheiluyhteisön kokoa ja voidaan sanoa, että se yhdisti espoolaisia uudella tavalla. Tapahtumia kuvasi esimerkiksi nimimerkki ”*Entinen pääkaupunkiseudulla asuva, nykyinen espoolainen*”:

Meidän poikamme tekivät meidän kaupunkimme kiekkohistoriaa. Me nousimme tuntemattomuuden suosta Suomen seuratuimmalle kartalle – kiekkokartalle. Ensimmäistä kertaa elämässäni minä tunsin olevani espoolainen – ja ylpeä siitä.²⁰⁷

Urheilun yhdistävän tekijän lisäksi, kommentissa tuli esiin Espoon kaksinainen rooli Helsingin vieressä. Espoolainen alueidentiteetin tarvitsi tunnistettavuutta, ettei se jäänyt Helsingin varjoon.

Urheilullisen menestyksen myötä Länsiväylän keskustelussa esiintyi toistuvasti ajatus, että Kiekko-Espoo oli nostanut Espoon Suomen kartalle, mutta nyt päättäjät olivat estämässä tätä positiivista kehitystä. Monien mielestä Espoolle oli annettu positiivinen imagonluoja, mutta päättäjät vastustivat sen kehittymistä, kun he eivät antaneet heille uutta jäähallia. Kuten metrokeskustelussa, myös jäähallikeskustelussa esitettiin lukuisia vaihtoehtoisia ratkaisuja jäähallin rakentamiseksi. Tämä vain kertoi espoolaisten tahtotilasta asiassa. Lyhyesti sanottuna jääkiekosta ja yhteisestä jäähallista tehtiin kysymys Espoon imagon ja identiteetin määrittäjänä. Aihe kokosi yhä suuremman yhteisön jäähallin puolestapuhujiksi. Asiaa korosti se, että jäähallin rakentamisen puolesta vedottiin nimenomaan 1990-luvun laman aikana. Tätä tilannetta kuvaa Jukka Syrjäsen kirjoitus numerossa 79 (1992):

Aluksi varoitus: Tässä kirjoituksessa puhutaan asiasta, johon puuttumista monet pitävät suorastaan pyhän totuuden häpäisemisenä. Luulen, että tämän jälkeen jotkut tuttavani eivät enää tervehdi minua, toiset taas kiittävät rohkeudesta sanoa se, mitä itse ei uskalla” ja hän jatkoi ”Onko mitään järkeä panna tällaisena aikana suunnaton määrä rahaa kiinni suurelliseen urheiluhankkeeseen vain sen takia, että espoolainen joukkue menestyi kisoissaan viime vuonna?”²⁰⁸

²⁰⁶ <https://yle.fi/urheilu/3-10455097> (viitattu 27.1.2019)

²⁰⁷ Länsiväylä numero 29, 1992, 29.

²⁰⁸ Länsiväylä numero 79, 1992, 51.

2000-luvulle tultaessa Espoo oli saanut jäähallin, joka rakennettiin lopulta Tapiolan viereen vuonna 1999. Aineiston mukaan espoolainen urheilu oli kuitenkin jälleen kriisissä, koska toinen merkittävä urheiluseura, FC Honka oli konkurssissa. Kielikuvat ja kysymyksenasettelu keskustelussa olivat tuttuja jo jäähallikeskustelusta. Espoon huonot jalkapallo-olosuhteet laitettiin järjestäen kaupungin piikkiin. Espoon olisi tullut profiloitua espoolaisia yhdistävänä tekijänä ja panostaa jalkapalloon. Jalkapalloilun kohdalla ei esitetty vaatimusta yhden jättistadion rakentamisesta, vaan keskustelijat vaativat erityisesti harjoitustilojen parantamista. Espoolaisen jalkapallon perusongelmaksi katsottiin usein, ettei se ollut yhdistänyt junioriseuroja, kuten Kiekko-Espoo 1980-luvulla.²⁰⁹

Aineiston perusteella FC Hongan jatkuva konkurssiuhka 2000-luvun alussa ei selvästi huolettanut samassa mittakaavassa kuin jäähallikysymys 1990-luvun alussa. FC Hongasta ja espoolaisesta jalkapallosta olisi silti toivottu toista espoolaisia yhdistävää tekijää jääkiekon rinnalle. Kiekko-Espoo muuttui uuden omistajan myötä Bluesiksi vuonna 2001. Aineiston mukaan jääkiekosta ja Bluesista oli tullut merkittävä osa espoolaisuutta. Asiaa kuvasi päätoimittaja Janne Kaijärvi pääkirjoituksessaan numerossa 72 (2003):

Bluesin edeltäjä Kiekko-Espoo syntyi aikanaan tarpeesta luoda laajalle juniorijoukolle mahdollisuus edustaa omaa kaupunkiaan SM-liigassa. Kyläjoukkueesta on tämän päivän liigassa enää turha haaveilla, mutta arvokasta, että omiin kasvatteihin uskalletaan taas luottaa. Blues on yksi harvoja espoolaisia yhdistäviä tekijöitä. Espoo on – taas kerran – valmis sairastumaan kiekkokuumeeseen. Enää puuttuu menestys.²¹⁰

8.5 Espoolaisuuden neljä vuosikymmentä

Seuraavassa luvussa käyn lävitse, minkälaisia muotoja espoolaisuus itsessään on herättänyt Länsiväylän kirjoittelussa neljän vuosikymmenen varrella. Aikaisemmin tarkasteltiin, minkälaisia merkityksiä espoolaisuus sai Infrastruktuurin, kulttuurin ja urheilun ympärillä käydyssä

²⁰⁹ Itseasiassa Espoossa perustettiin FC Espoo vuonna 1990, joka otti mallia nimenomaan Kiekko-Espoon menestyksestä. Seuran takana olivat FC Honka, EPS, Espoon Tikka, Hoogee, ja Kasiysi. Yhteistyö ei kuitenkaan onnistunut mutkitta ja esimerkiksi FC Honka panosti edelleen myös omaan edustusjoukkueeseen. Länsiväylä numero 33, 1991, 32.

²¹⁰ Länsiväylä numero 72, 2003, 2.

keskustelussa. Tässä osiossa käydään lävitse nimenomaan espoolaisuudesta yleisesti herännyttä keskustelua.

8.5.1 Espoolaisuus 1970- ja 1980-luvuilla

1970-luvulla Espoo oli kaupungistumisen kynnyksellä ja siten espoolaisuus oli vielä hyvin nuorta. Vaikka Espoon juuret olivat satojen vuosien päässä, niin 1800-luvulta aina 1960-luvulle asti se oli tarkoittanut lähinnä väljää aluetta Helsingin länsipuolella. Toisin sanottuna alueellinen identiteetti ei ollut Espoo vaan se perustui kaupunginosiin, kuten Leppävaaraan tai Kauklahteen. Kuitenkin 1960-luvulla kauppalaksi muuntunut Espoo alkoi saamaan yhä enemmän merkityksiä asukkaiden mielikuvissa. Kehitys muistutti samaa, mitä tapahtui Australian Ipswichissä. Brisbanen vieressä rakentunut Ipswich sai yhä enemmän merkityksiä yhtä lailla 1950-luvun jälkipuoliskolla, kun maaseudun näivettyminen veti työntekijöitä maaseudulta myös isompien kaupunkien viereen. Mutta toisin kuin Ipswichissä, Espoossa alueidentiteetti oli huomattavasti epäselvempi Espoossa tapahtuneen infrastruktuurisen kehityksen seurauksena.²¹¹

1970-luvun Espoosta puuttui Länsiväylän mukaan kulttuuria, infrastruktuuria, jäähalli, urheilua, selkeä keskus sekä toimiva julkinen liikenne. Kaikista merkittävintä identiteetin kannalta oli yhteisen historian puuttuminen. Asukkaita ei yhdistänyt ajatus espoolaisuudesta, koska heillä ei ollut yhteistä espoolaista historiaa tai ainakaan he eivät tunteneet sitä yhteiseksi.

Erinäiset yhteiset ongelmat olivat samalla kuitenkin ensimmäiset yhdistävät tekijät, sillä ne koskettivat jokaista ainakin jollain tasolla. Länsiväylän kirjoitusten perusteella Espoosta ja espoolaisuudesta puhutaan varsin nopeasti, vaikka se tarkoitti lähinnä asioiden puuttumista espoolaisilta.

Jo 1970-luvun keskustelusta voidaan löytää myös yksi espoolaisia yhdistävä tekijä. Esimerkiksi metrokeskustelussa tuli usein esille keskustelijoille tärkeä luonto ja lähiympäristö. Tämä tuli esiin niin negatiivisissa kuin positiivisissa kuvailuissa Espoon alueesta. Länsiväylän keskustelussa Espoo saatettiin nähdä esimerkiksi täysin erämaana, mikä ei sinällään ole ongelma, jos alueelta olisi löytynyt selkeä keskusta ja keskustamaista elämää. Monet kirjoittajat nostivat esiin luonnon

²¹¹ Jansen; Cuthill & Hafner 2012, 162.

välittömän läheisyyden. Luonto-Espoosta erottuivat selkeästi Pohjois-Espoo (erityisesti Nuuksio), sekä Etelä-Espoon rannikkoalueet. Nämä alueet tuntuivat keskustelun perusteella ainoilta selkeiltä espoolaisuuden tunnusmerkeiltä 1970-luvun alussa. Alueiden välillä vallitsi harmaa alue, josta puuttui kaupungin tunnusmerkit. Keskustelun perusteella kaupunkimaisuuden puute teki ongelmalliseksi tuntea itsensä espoolaiseksi. Oli vain hajanaista maaseutua ilman yhteistä ymmärrystä siitä mistä se on tulossa ja mihin se on menossa.

Selkeän espoolaisuuden puuttuminen näkyi selkeimmin pakkoliitoksiin liittyneessä keskustelussa. 1960-luvulla ja vielä 1970-luvun alussa Helsinki hamusi Espoon itäisiä alueita. Itse asiassa Helsinki omisti laajoja alueita Leppävaaran alueelta ja se himosi itselleen nyt koko Leppävaaraa ja jopa Tapiolaa kasvattaakseen kaupunkiaan. 1970-luvulla pakkoliitoksen uhka säilyi, mutta se tarkoitti enää lähinnä Leppävaaraa, Lintuvaaraa, Mäkkylää ja Laajalahtea.²¹²

1970-luvulla pakkoliitoksesta käytiin silti vain hyvin vähän keskustelua. Kulttuurin, infrastruktuurin ja julkisen liikenteen puuttuminen näkyivät huomattavasti tärkeämpänä. Olisi voinut kuvitella, että nimenomaan pakkoliitos olisi haluttu estää ja siten espoolaiset olisivat sitä äänekkäästi vastustaneet. Vastustus oli silti laimeaa ja se jäi lähinnä Länsiväylä-lehden vastuulle. Numerossa 46 (1972) Länsiväylän pääkirjoituksessa viitattiin, että Espoossa koossapitävät voimat ovat voimakkaampia kuin kymmenen vuotta sitten. Juttua jatkettiin seuraavasti:

Espoo on säilytettävä yhtenäisenä ja elinvoimaisena. Siksi jokaisen espoolaisen olisi otettava kantaa Leppävaaran liittymiskysymykseen.²¹³

Pääkirjoitusten lisäksi lehdessä esiintyi poliitikkojen avauksia, joissa Leppävaaran lipumista Helsinkiin vastustettiin ennen kaikkea menetettyinä verotuloina. Huomattavaa on, ettei Leppävaara ja yhtenäisen Espoon puolustaminen ollut lehdelle mikään itsestäänselvyys. Länsiväylän muuttuminen Tapiolan tiedotuslehdestä Etelä-Espoon yleislehdeksi oli tapahtunut vasta muutama vuosi takaperin.

²¹² Espoon itäosien kiistoista voi lukea esimerkiksi: Lahti 1975, 242-256 ja 310-315.

²¹³ Länsiväylä numero 46, 1972, 2.

1980-luvulla keskustelu espoolaisuudesta vakiintui ja sillä pystyttiin jo kokoamaan monia erilaisia ryhmiä. Välillä saatettiin viitata kulttuuriespoolaisiin, jolloin olisi kaivattu ”Espoo-henkeä” kulttuurikeskuksen rakentamiseen. Välillä espoolaisuus tarkoitti luonnon suojelua, kun esimerkiksi Nuuksiota tai Karhusaarea aiottiin kaavoittaa rakentamiseen. Yleisesti Espoo tarkoitti keskusteluissa rajaamaan tiettyä aluetta ja espoolaisuus sen sisällä asuvia henkilöitä. Kymmenessä vuodessa kehitys oli ollut silti huomattavaa. Nimenomaan espoolaisuus-termin käyttö oli kasvanut merkittävästi ja se näytti muodostavan ainakin jonkinasteisen me-tunteen. Se ei kuitenkaan saanut mitään tarkempaa määritelmää vielä 1980-luvun keskustelussa. Parhaiten tämä näkyi Länsiväylän pääkirjoituksissa, joissa kerrottiin, että Espoo oli saavuttanut taloudellisesti vakaan tilanteen. 1980-luvulla Lehdessä puhuttiin myös selkeämmästä ja vakaammasta Espoosta pakkoliitosten jälkeisenä aikana. Länsiväylän mukaan espoolaiset olivat viimein vapaita kehittämään omaa kuntaansa.

8.5.2 Espoolaisuus 1990-luvulla

1990-luvun alussa keskustelu espoolaisuudesta esiintyi aiempaa paljon selkeämpänä, vaikka se ei vielä saanut mitään tiettyä ominaispiirrettä. Espoolaisuuden synnyn huomasi kuitenkin keskustelun sävystä, joka oli huomattavasti jyrkempää verrattuna 1980-lukuun. Puhuttiin esimerkiksi Espoosta Helsingin esikaupunkialueena, Espoosta ilman identiteettiä, Espoosta, jonka ovat pilanneet muualta tulleet tai esimerkiksi Espoosta, joka oli muutakin kuin pelkkä Tapiolan kaupunginosa. Tässä oli selkeä ero 1980-luvun keskusteluun, joka loi vain häilyvän espoolaisuuden käsitteen. Ennen kaikkea 1990-luvun keskustelussa espoolaisuuteen liitettiin aiempaa enemmän jyrkkiä mielipiteitä. Esimerkiksi numerossa 52 (1990) mielipideosastolla nimimerkki

”Syntymäkotikunta Espoo” kirjoitti:

Espon kehitys ei ole ollut mieleinen minulle eikä varmaan monelle muullekaan alkuperäiselle espoolaiselle. Vain vähän aikaa Espoossa asunut toimittaja väittää, ettei espoolaisuutta ole olemassakaan ja sitä on varmaan nykyisestä Espoosta vaikea löytääkin. Silti sydämen kohdalta kummasti viiltää, kun se näin sanotaan.²¹⁴

²¹⁴ Länsiväylä 52, 1990, 35.

Tässä tekstissä kirjoittaja viittasi kuviteltuun yhteisöön eli espoolaisuuteen, mutta hän ei osannut määrittää mitä se oli tai mitä siihen kuulumisen tarkoitti.

Vahvempaa espoolaisuuden syntyä 1990-luvulla kuvasti erityisesti keskustelu, jossa Espoo aikoi muuttaa aikaisemmin käyttämänsä vaakunan Espoon yleisenä tunnuksena. Muutos liittyi kaupungin aikomukseensa vahvistaa Espoon imagoa. Aiemmin käytössä olleen vaakunan tilalle haluttiin lisäksi selkeät brändivärit sekä fontit.²¹⁵ Kolmekymmentäviisi vuotta Espoon käytössä olleen vaakunan korvaaminen uudella logolla synnytti Länsiväylässä suurta vastustusta. Muutos oli ilmeinen verrattuna 1970-lukuun. Samankaltaista vastustusta olisi voinut odottaa esimerkiksi pakkoliitoksista, mutta näin ei silloin tapahtunut. Espoolaisuus ei 1970-luvulla muodostanut edes löyhää identiteettiä. Vastaavasti 1990-luvulla pakkoliitokseen verrattuna huomattavasti mitättömämpi asia herätti espoolaisissa huomattavaa vastustusta.

Uutta pelkistettyä logoa vastustettiin pääsääntöisesti kahdesta syystä. Ensimmäinen syy liittyi mahdollisiin kustannuksiin, mutta toinen ja suurempi vastustus liittyi sen espoolaiseen historiaan. Toisin sanoen vaakuna miellettiin osaksi espoolaista identiteettiä. Esimerkiksi numerossa 9 (1991) Tomi Vainikka ja Kurt Lindroos kirjoittivat seuraavasti:

Toivomme ettei Hästby luovu yleisesti tunnetusta ja pidetystä identiteetistään yhden labyrintin vuoksi. Vaikka sen voisi selittää sanoilla, miten vain, pelin henki on se, joka merkitsee”. Hän jatkoi kirjoitusta: ”Toivomme jokaisen espoolaisen omakohtaista kannanottoa tähän asiaan²¹⁶

Tässä kirjoittajat viittasivat labyrintilla uuteen ehdotukseen Espoon logosta, joka monen aikalaisen mielestä muistutti labyrinttia.

Suuresta palautemäärästä uutisoitiin Länsiväylän numerossa 10 (1991) otsikolla ”*Logoehdotus sai osakseen arvosteluryöpyn*”. Espoolaisen identiteetin ja me-hengen huomasi myös Länsiväylän silloinen päätoimittaja Uolevi Itkonen. Pääkirjoituksessaan numerossa 11 (1991) hän iloitsi uuden logon aiheuttamaa vastustusta. Hän tiivisti ajatuksensa seuraavasti:

²¹⁵ Uutta logoa ja espoolaista ilmettä esiteltiin ensimmäistä kertaa: Länsiväylä numero 8, 1991, 15.

²¹⁶ Länsiväylä numero 9, 1991, 31.

Espoon päättäjät saavat olla kiitollisia, että kuntalaiset ovat aktiivisia ja innostuneita oman kaupunkinsa imagosta. – Se on todellista me-henkeä²¹⁷

Laajemmassa kuvassa Espoon vaakunan ympärillä käyty keskustelu oli merkki paljon suuremmasta me-hengestä kuin mikään aikaisempi debatti tämän tutkielman aineistossa.

8.5.3 2000-luku

2000-luvulle tultaessa voidaan sanoa, että keskustelu espoolaisuudesta oli jo vakiintunutta. 1970-luvulla lähinnä luontoon tukeutunut kuviteltu yhteisö oli saanut kasan yhteisiä tunnusmerkkejä. Näitä olivat esimerkiksi kulttuuri-Espoo, Tapiola-Espoo, jääkiekko-Espoo, omakoti-Espoo ja autoileva Espoo. Nämä eivät missään nimessä ollut selviä ja yhteisesti jaettuja, mutta niitä käytettiin yhä enemmän viitatessa espoolaisuuteen.

Espoolaisuuteen oli lisäksi syntynyt täysin uusi identiteetti, markkinatalouden synnyttämä teknologiakaupunki. Nämä kaksi mielikuvaa saattoivat esiintyä erikseen, mutta useimmiten Espoo liitettiin nimenomaan yritysystävälliseksi teknologiakaupungiksi. Teknologian ja Espoon liittäminen yhteen sai alkunsa jo 1960-luvulla, kun Teknillinen korkeakoulu siirtyi kokonaisuudessaan Espoon Otaniemen alueelle.²¹⁸ Vastaavasti 1990-luvun alussa tapahtui Espoon kannalta kaksi merkittävää tapahtumaa. Otaniemen alueelle rakennettiin teknologiakeskus Innopoli ja hieman myöhemmin tehtiin päätös Nokian pääkonttorin rakentamisesta Otaniemen viereen, Keilaniemeen.²¹⁹ Otaniemen alueelle keskittyi yhdessä teknillisen korkeakoulun kanssa yhä enemmän yrityksiä, jotka muodostivat Länsiväylässä usein mainitun ”Suomen teknologiakeskuksen”. Teknologisen osaamisen keskittyminen Espooseen näkyi ja herätti paljon keskustelua Länsiväylässä. Esimerkiksi numerossa 1 (1992) uutisoitiin näyttävästi: *”Espoo on teknologiakeskus, ei piilaakso”*.²²⁰ Uutisessa viitattiin Kaupunkisuunnitteluviraston teettämään tutkimukseen, jonka mukaan Espoo on teknologian alan keskittymistä huomattavin koko Suomessa.

²¹⁷ Länsiväylä numero 11, 1991, 2.

²¹⁸ <https://journal.fi/tt/article/download/637/527/> (viitattu 27.1.2019). Otaniemen kehittymisetä teknologiakeskukseksi voi lukea esimerkiksi Luoto 2004, 46-61.

²¹⁹ Länsiväylä numero 3, 1990, 8.

²²⁰ Länsiväylä numero 1, 1992, 11.

1990-luvulla Teknologiakeskus Innopolin rakentamista ja kehitystä seurattiin tiiviisti Länsiväylän sivuilla. Uutisoinnin perusteella Espoon kaupunginjohtajat ja Innopolin rakentajat olivat hyvin tietoisia sen merkityksestä koko Espoon imagolle. Esimerkiksi numerossa 42 (1990) uutisoitiin isosti, että teknologiakeskus muuttaa koko Espoon luonnetta. Uutisessa Innopolin hallituksen puheenjohtaja Ilpo Santala kertoi seuraavasti:

Vaikka Innopolista ei tulekaan suurelle yleisölle avointa tiedekeskusta vaan teknologiayritysten työympäristö. Se halutaan kuitenkin saada kaupunkilaisten ajatuksiin tietynlaiseksi ylpeydenaiheeksi

Vastaavasti pari vuotta teknologiakeskuksen avaamisen jälkeen Innopolin merkitystä Espoolle selvensi Espoon kaupunginhallituksen puheenjohtaja Markku von Hertzen:

Innopoly on Espoon vahvin kilpailuvaltti niin pääkaupunkiseudun, Suomen kuin Euroopan markkinoilla. Sen toiminnan vaurioituminen olisi uhka koko espoolaiselle elinkeinoelämälle.²²¹

Teknologinen kehitys ja sen luomat työpaikat olivat samalla merkittäviä työllistäjiä Espoossa ja nämä yritykset vaikuttivat yhtä lailla teknologisen espoolaisuuden syntyyn.

Innopolyyn liittyvän uutisoinnin ohella Länsiväylässä olivat esillä esimerkiksi Teknillisen korkeakoulun teknologiset kehitysaskleet kuten avaruussatelliitit²²² ja nestekaasubussit.²²³ Lisäksi puhe teknologisesta Espoosta näkyi esimerkiksi merkkihenkilöiden vierailuissa Otaniemen alueella. On huomattavaa, että aikaisemmin tällaiset vierailut olivat keskittyneet Tapiolaan, mutta 1990-luvun alkaessa vierailut kohdistuivatkin Otaniemeen ja Keilaniemeen. Otaniemi oli aineiston perusteella Suomen teknologian keskus ja merkittävä alue espoolaisuuden määrittäjänä. Länsiväylän numerossa 23 (1990) uutisoitiin Espoon kaupungin toteuttamasta kyselystä, jossa mitattiin ihmisten Espooseen liitettyjä mielikuvia. Suurimpana myönteisenä julkisuustekijänä tässä

²²¹ Länsiväylä numero 44, 1992, 10.

²²² Länsiväylä numero 24, 1991, 19.

²²³ Länsiväylä numero 28, 1991, 7.

tutkimuksessa tuli esiin huipputeknologia, joka loi vastanneiden mukaan myönteistä Espoo-kuvaa.²²⁴

Aineiston perusteella voidaan sanoa, että Espoosta oli tullut 2000-luvun alkuun mennessä koko Suomen ja Euroopan johtava teknologiakeskus. Tässä keskustelussa korostui erityisesti Nokian merkitys koko Espoolle ja espoolaisuudelle. Uutisoinnit, mielipiteet ja yleinen keskustelu sisälsivät toistuvasti kuvauksen ”menestyvistä high-tech -espoolaisista”. Termiä käytettiin niin positiivisessa kuin negatiivisessa mielessä. Positiiviset kommentit liittyivät teknologian muodostamiin työpaikkoihin ja hyvätuloisuuteen. Tämän lisäksi teknologia loi espoolaisille yhteisen ylpeyden aiheen ja siten se lisäsi merkittävästi espoolaisuuden tunnistettavuutta. Leena Tammivuori kuvasi asian tärkeyttä seuraavasti numerossa 32 (2001):

Keilaniemi on Espoon sisääntuloportti Helsingistä päin tuleville. Espoon imagon kannalta se on kaupungin tärkein ranta.²²⁵

Vastaavasti negatiiviset kommentit teknologian ympärillä liittyivät siihen, mitä espoolaisten kuvaaminen teknologisina menestyjinä jätti varjoonsa. Esimerkiksi oppositiossa ollut SDP käytti tätä lyömäaseena Espoon kunnanhallituksessa olleita vastaan. SDP:n silloinen kaupunginvaltuutettu Markku Sistonen kirjoitti numerossa 39 (2002) seuraavasti:

Hi-Tec Espoolla menee aina vain todella hyvin. Rahaa tulee ovista ja ikkunoista Espoon sähkön myynnin seurauksena. Kaupungin virkajohto reissaa ”ystävyyden merkeissä” pitkin maailmaa, milloin Teksasiin, milloin Shanghaihin. WeeGee-taloon sijoitetaan yhä kymmeniä ja kymmeniä miljoonia ja kulttuuriraittiinkin suunnitellaan 6-7 miljoonan euron satsausta. Näin ollen espoolaisilla lienee kaikki hyvin, vai kuinka? ²²⁶

Saman tyyppistä argumentointia käytti myös toinen SDP:n kaupunginvaltuutettu Pekka Vaara Länsiväylän numerossa 15 (2002) kirjoittaessaan seuraavasti:

²²⁴ Länsiväylä numero 23, 1990, 14.

²²⁵ Länsiväylä numero 32, 2001, 2.

²²⁶ Länsiväylä numero 39, 2002, 2.

Espoo tunnetaan maailmanlaajuisesti verkottuneena huipputeknologian, koulutuksen, kulttuurin, tutkimuksen ja innovaatioiden erityisosaajana. Espoo on osana pääkaupunkiseutua Suomen kilpailukykyisin yrittäjyyden keskus. Olemmekohan tämän hienon vision sokaisemana unohtaneet, että teknologiaonnelan nykyiset ja uudet asukkaat tarvitsevat myös asuntoja, mieluiten edullisia.²²⁷

Yllä mainitut puheenvuorot viittasit siihen, josta Länsiväylän päätoimittaja Janne Kaijärvi numerossa 97 (2001) kirjoitti, että menestyvien espoolaisten teknologiakaupungissa on toisetkin kasvot. Toisin sanoen Nokia-suomi ja sen aiheuttama hurmio teki Espoosta koko kansan teknologiakylän, mutta samaan aikaan Espoossa oli edelleen noin 7 prosentin työttömyysaste. Länsiväylän kommentissa numerossa 77 (2002) Kaijärvi kirjoitti, että Espoossa on tällä hetkellä *”kahdenlaisia päättäjiä: niitä, joiden mielestä kaupunki on rikas ja niitä, joiden mielestään köyhä”*. Toisin sanoen, hän kuvaili vasemmiston käyttävän argumentissaan rikkauden retoriikkaa, kun vastaavasti oikeistolle Espoo oli lähtökohtaisesti köyhä.²²⁸

Vaikka teknologian tuoma menestys ei koskettanutkaan kaikkia niin Espoo ja espoolaiset olivat saaneet selkeän yhteisen nimittäjän. Tämän myös päätoimittaja Kaijärvi toi esille, kun hän kirjoitti espoolaisesta identiteetistä numerossa 6 (2002):

Espoo on kokoelma ilmeeltään varsin erilaisia pikkukaupunkeja, mutta sille on kehittynyt ja kasvanut yhteinen espoolainen identiteetti, jossa yhdistyy monia tekijöitä, muun muassa korkea teknologia, luonnonläheisyys ja paikoin maalaismaisemat.²²⁹

Espoolaisuuteen ja Espoon arvoihin pesiytynyt ”high-tech”-puhe herätti keskustelua Länsiväylän yleisönosastolla, jossa keskustelijat pitivät Espoon arvoja kyseenalaisina. Vuonna 2001 Espoon kaupungin poliittiseksi ohjenuoraksi kerrottiin asiakaslähtöisyys, suvaitsevaisuus, innovatiivisuus, kumppanuus ja tuloksellisuus. Asiaa ihmetteli Matti K. Mäkinen kirjoituksessaan numerossa 39 (2001) toteamalla, että miksi *”asukkaasta on tullut asiakas?”*.²³⁰ Hänen mukaansa Espoon olisi

²²⁷ Länsiväylä numero 15, 2002, 2.

²²⁸ Länsiväylä numero 77, 2002, 2.

²²⁹ Länsiväylä numero 6, 2002, 2.

²³⁰ Länsiväylä numero 39, 2001, 8.

ollut järkevämpää tarjota asukkaille koti ja paikka, johon halutaan kiintyä. Numerossa 48 (2001)

Kati Lanu-Peura jatkoi keskustelua:

”Olen syntyjäni espoolainen ja espoolaisuus istuu syvällä. Haluan, että kaupunkimme on ihmisiä varten eikä toisin päin. Meneillään oleva arvokeskustelu on tärkeä kaikkia kaupunkilaisia koskettava asia. Arvot määrittävät minkälaisessa kaupungissa asumme.”²³¹

Espoon silloista imagotyötä kuvasti vahvasti teknologiaan keskittyminen. Tämä tulee ilmi esimerkiksi noin puolen miljoonan markan Espoo-videosta, joka toteutettiin vuonna 2001. Videolla Espoo esitettiin Pohjois-Euroopan tietotekniikka-alan keskuksena, bisneshenkisenä yrityskeskittymänä. Videolla kaupunki miellettiin luovana prosessina ja keskustan puute kuvattiin unelmana paremmasta asumisesta ja kaupunkisuunnittelusta.²³² Imagon rakentaminen ei siis aineiston perusteella miellyttänyt kaikkia. Monien mielestä Teknologia-Espoossa unohtuivat heikompiosaiset, jotka tarvitsivat asuntoja ja päivähoitopaikkoja. Heitä ei kiinnostanut unelma paremmasta kaupunkisuunnittelusta.

Espoon teknologista imagoa 2000-luvulla vahvistivat teknologiset edistysaskeleet Otaniemen Teknillisessä korkeakoulussa. Puhuttiin supertietokoneista,²³³ biotekniikasta,²³⁴ tulevaisuuden digi-tv:stä²³⁵ ja langattoman verkon testilaboratorioista.²³⁶ Lisäksi uutisoitiin näyttävästi huippuvieraiden, kuten esimerkiksi presidentti Tarja Halosen ja Irlannin presidentin Mary McAleesien vierailusta Espoon teknologiakylässä.²³⁷ Aineiston perusteella voidaan sanoa, ettei Länsiväylän 2000-luvun alkupuolen uutisointi pysynyt täysin neutraalina tai ainakin se tiedostamattaan korosti espoolaisten teknologisuutta. Teknologisen Espoon ylistys pursui ajoittain lehden kirjoittelusta esimerkiksi seuraavin sanakääntein:

²³¹ Länsiväylä numero 48, 2001, 7.

²³² Länsiväylä numero 90, 2001, 5.

²³³ Länsiväylän numero 6, 2003, 4.

²³⁴ Länsiväylän numero 38, 2001, 1 ja 8. Numerossa 39 2001, 2. pohdittiin olisiko biotekniikasta mahdollista tehdä uusi tukijalka Espooseen. Juttu pohjautua Espoon historiaan tukeutua teknologiseen kehitykseen ja siten turvata kunnan talous.

²³⁵ Länsiväylän numero 41, 2003, 16.

²³⁶ Länsiväylän numero 39, 2001, 9.

²³⁷ Länsiväylä numero 42, 2001, 1.

Espoon otsaan on lyöty väkevä high tech -leima, eikä syyttä. Kaupungin tilaama tuore tutkimus kertoo selvästi, että internetistä on tullut osa espoolaisten arkea; Peräti 94 prosenttia 15-74 vuotiaista kaupunkilaisista on käyttänyt internetiä.²³⁸

Antti Häkkisen jaottelun mukaisesti teknologinen Espoo oli samalla suomalaisuuden 10. sukupolvi. Heille urbaani ympäristö ja internet olivat uusi normaali. Kansallinen kertomus suomalaisuudesta oli kadonnut ja heille kansainvälinen Nokia-Espoo näyttäytyi uudelta identiteetiltä. On siis selvää, että 2000-luvun alun Espoossa oli samanaikaisesti monia eri identiteettejä eikä vähiten siitä syystä, että uusi 10. sukupolvi ei kantanut taakkaa menneisyydestä. He olivat globalisaation synnyttämiä ja juuri tästä sukupolvesta kirjoittavat myös esimerkiksi Nevanlinna ja Relander teoksessaan Espoo – Totuus suomesta. Espoo oli ajatus paremmasta Suomesta ja Espoo oli vain osa tätä tarinaa.

Toisaalta samaan aikaan on muistettava, että tämä ei koskenut tietenkään koko sukupolvea. Kuten Häkkinen toteaa, sukupolvien vuorovaikutus toimii molempiin suuntiin ja siten Espoon sisälle oli syntynyt samanaikaisesti toisen ja jopa kolmannen polven espoolaisia, jotka oppivat vanhempiensa traditioita ja käsityksiä Espoosta. Heille lokaali oli merkityksellistä ja uusi globaalimpi Espoo saattoi olla jopa uhka. Jos hyväksymme Wanda Rushingin väitteen, että lokaalin merkitys syntyy ensisijaisesti alueen historiasta ja traditioista, niin uusi globaali teknologia-Espoo näyttäytyi osittain sen vastakohtana. Tämän vuoksi on mahdollista, että kehitys myös jakoi espoolaisuutta eri leireihin.

8.6 Parempiosaisten Espoo

2000-luvun espoolaisuuteen kuului Länsiväylän keskustelun antaman kuvan mukaan myös hyväosaisuus. Puhe rikkaasta Espoosta ja rikkaista espoolaisista näyttäisi aineiston perusteella kumpuavan aina 1970-luvun alusta. Historian valossa se syntyi mahdollisesti jo 1800-luvun huvilakulttuurin myötä. Esimerkiksi Kauniaisten alue tunnettiin pitkään nimenomaan huvila-

²³⁸ Länsiväylän numero 47, 2003, 2.

alueena ja myöhemmin sitä tituleerattiin huvilakaupungiksi²³⁹ 1900-luvun alussa erityisesti Etelä-Espoo näyttäytyi helsinkiläisille lähinnä kesänviettopaikkana, jonne rakennettiin huviloita.²⁴⁰

Länsiväylän keskustelussa rikkaisiin espoolaisiin viitattiin säännöllisesti koko tämän tutkielman tarkastelujakson ajan. 1970-luvulla puhuttiin enemmän rikkaasta Espoosta, kuin rikkaista espoolaisista (Tämä saattoi johtua myös siitä, että espoolaisuuteen viitattiin yleisesti vielä vähän). 1970-luvun Espoo oli kirjoittelun mukaan rikas kauppa. Tätä käytettiin ajoittain myönteisenä tekijänä, mutta sitäkin useammin se esiintyi vasta-argumenttina oman asian puolesta, joka ei välttämättä saanut ansaitsemaansa huomiota. 1980-luvulla Espoon vauraudesta puhuminen lisääntyi. Uutisoinnin perusteella Espoo oli vauras, koska sen verotulot olivat kasvaneet tasaisesti ja budjetti oli ollut ylijäämäinen.²⁴¹ 1980-luvulla rikkaan Espoon olisi tullut jakaa rahaa, milloin urheilulle ja milloin kulttuurille. Länsiväylän pääkirjoituksessa numerossa 101 (1982) kuvattiin Espoon rikkautta seuraavasti:

Espoo on todella maamme kaupunkien arsenaalissa sellaisessa asemassa, että se voi tulla toimeen lähes kokonaan omilla eväillään. Tällä tosiasialla ei ole syytä elämöidä, mutta se on hyvä pitää mielessä silloin, kun verrataan eri kaupunkien mahdollisuutta harjoittaa kasvuhakuista kunnallispoliittikkaa nimenomaan taloudellisesti vaikeissa olosuhteissa²⁴²

1990-luvun alun rikkauskeskustelu päättyi nopeasti vuoteen 1991 mennessä. Vielä vuonna 1990 Länsiväylän sivuilla uutisoitiin laajasta mielipidetutkimuksesta, jossa oli mitattu ihmisten mielikuvia Suomen kaupungeista. Kyseisessä tutkimuksessa Espoota kuvattiin hahmottomaksi satelliitiksi, jossa positiivisina asioina esiintyivät lähinnä luonto ja asuinolosuhteet. Vastaavasti espoolaisia kuvasti vastaajien mielestä heidän oikeistomielisyys.²⁴³

Toisessa Espoon kaupungin teettämässä kyselyssä espoolaisuutta mitattiin yhteensä 642:lta eri henkilöltä, joista puolet olivat espoolaisia. Tässä kyselyssä muut suomalaiset pitivät espoolaisia varakkaana, mutta espoolaiset itse olivat toista mieltä. Keskustelu rikkaasta Espoosta loppui

²³⁹ Kauniaisen historiasta esimerkiksi Grankulla 1906-2006 Kauniainen: Lajinsa viimeinen, 2006.

²⁴⁰ Ikkala 1989, 48.

²⁴¹ Länsiväylä numero 58, 1982, 2.

²⁴² Länsiväylä numero 101, 1982, 2.

²⁴³ Länsiväylän numero 3, 1990, 22.

vuonna 1991 eikä vuodelta 1992 löydy keskustelua aiheesta. Voimme olettaa, että suurimpana syynä tähän oli 1990-luvun alun lama. Esimerkiksi vuonna 1991 numerossa 81 päätoimittaja Uolevi Itkonen kuvaili laman aiheuttamaa painetta seuraavasti:

Espoo on kaksikymmentävuotisen kaupunkihistoriansa aikana ensimmäistä kertaa sellaisessa tilanteessa, jossa päättäjien on mietittävä moneen kertaan, mihin kaupungin niukat voimavarat riittävät. Espoo ei ole ongelmiseen yksin. Lama koettelee kaikkia kuntia eikä merkkejä elpymisestä ole näkyvissä.²⁴⁴

2000-luvun alussa Espoon kaupungin panostukset erityisesti teknologiaan olivat tuottaneet tulosta. Otaniemen teknologinen perusta ja Espoon määrätietoinen yritysystävällisyys olivat houkuttelleet suuren määrän työnantajia Espooseen. Lisäksi Espoo oli houkuttellut paljon hyviä veronmaksajia esimerkiksi Helsingin alueelta. Hyväosaisten espoolaisten elämä näkyi Länsiväylän kirjoittelussa ja siinä sekoittuivat IT-ala, juppikulttuuri ja yleisesti omakotipainotteinen elämä. Espoota kuvailtiin rikkaaksi, koska sillä oli ollut varaa panostaa esimerkiksi kulttuuriin ja urheiluun. Kenties näyttävimpänä esimerkkinä esitettiin WeeGee-talo, joka oli rahallisesti silloisen Espoon suurin kulttuurillinen panostus.²⁴⁵ WeeGeen rakentamista kuvasi esimerkiksi nimimerkki ”Vauraus ei tuo viisautta” numerossa 17 (2001) seuraavasti: *”On se hienoa asua vauraassa kunnassa”* ja hän jatkoi:

Tottahan optiomiljoonien ja osakekauppojen vaurastuttamalla kaupungilla on varaa sijoittaa lähes 10 miljoonaa markkaa kulttuuritalon hankintaan ja tuiki tarpeellisiin korjauksiin. Myös 40 miljoonan markan vuosittainen kulttuurimenojen nousu kymmenen vuoden ajan tuntuu tarpeelliselta, jotta voimme tuntea kaupunkiympäremme nousun.²⁴⁶

Espoon rikkauteen viitannut puhe 2000-luvulla keskittyi moninaisuudesta huolimatta erityisesti rikkaaseen tai muka rikkaaseen kaupunkiin, joka leikkasi milloin mistäkin. Tätä keskustelua kuvasti Jukka Vaarin kommentti numerossa 76 (2002), jossa hän kirjoitti, että kaupunki oli kovalla työllä saavuttanut maineen hyvänä paikkana asua, mutta nyt sitä johdettiin kuin pörssiyhtiötä.

Nimimerkki Vaari kirjoitti:

²⁴⁴ Länsiväylä numero 81, 1991, 2.

²⁴⁵ <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004350738.html> (viitattu 17.1.2019)

²⁴⁶ Länsiväylä numero 17, 2001, 7.

Tämä työllä ja sitkeydellä luotu imago on joutunut naurunalaiseksi. Korkean koulutuksen lihottama kaupunki säästää omien lastensa tulevaisuuden mm. koska optioiden tuottamat verotulot ovat olleet yllättävä alhaiset.²⁴⁷

Samaan tapaan kirjoitti esimerkiksi Pontus Smolander numerossa 98 (2001), kun hän mietti, oliko Espoo menestynyt vai ei? Hänen mukaansa Espoo on pystynyt onnistuneesti luomaan yritysystävällisen ympäristön, mutta samanaikaisesti Espoon fokus on kadonnut.²⁴⁸ Smolanderin mukaan Espoo on unohtanut asukkaansa, kun yritysjohtoinen malli on keskittynyt liikaa voittojen maksimointiin.

Aineiston mukaan näyttääkin siltä, että kuvaus rikkaasta Espoosta perustui ennen kaikkea yritysystävälliseen ympäristöön. Keilaniemeen kotiutuneet yritykset ja Otaniemeen muodostunut teknillinen osaaminen loivat hedelmällisen yhteyden, kun IT-ala kasvoi nopeasti 2000-luvun alussa. Puhe Espoosta yritysystävällisenä kuntana piti myös paikkansa, sillä olihan siihen panostettu järjestelmällisesti jo 1980-luvulta asti. Keilaniemi tarjosi monille yrityksille sopivan päämajan hyvien kulkuyhteyksien päässä Helsingistä.

Yhä menestyvämmät yritykset Nokian johdolla kasvattivat espoolaisten tulotasoa. Vuonna 2000 espoolaisilla oli käytettävissään noin kolmannes enemmän tuloja kuin vantaalaisilla ja vastaavasti noin viidennes enemmän kuin helsinkiläisillä.²⁴⁹ 12 % silloisista espoolaisista kuului ylimpään tuloluokkaan eli ansaitsi yli 50 000 euroa vuodessa (2002). Tämä tarkoitti, että ylimmän tuloluokan espoolaiset maksoivat noin 40 % kaupungin keräämästä veropotista. Samaan aikaan Helsingissä ylimpään tuloluokkaan kuului vain 7,5 % helsinkiläisistä.²⁵⁰

Espoolaisten kasvaneesta tulotasosta riitti paljon keskustelua. Tässä keskustelussa puhuttiin aineistoni perusteella ensimmäistä kertaa myös espoolaisista kliseistä. Esimerkiksi vuoden 2003 numerossa 63 uutisoitiin seuraavasti: *"Kaitaalla (asuinalue Espoossa) törmää espoolaisuuden*

²⁴⁷ Länsiväylä numero 76, 2002, 11.

²⁴⁸ Länsiväylä numero 98, 2001, 2.

²⁴⁹ Länsiväylä numero 96, 2002, 1. Tiedot perustuvat Vantaan kaupungin tilaamaan selvitykseen.

²⁵⁰ Länsiväylä numero 29, 2002, 1.

kliseisiin". Uutinen pohjautui tilastokeskuksen vertailuun, jossa 17 espoolaista postinumeroa sijoittui Suomen 50 varakkaimman alueen listalle. Espoolaisuuden kliseiksi uutisessa nimettiin piha, vene ja kultainen noutaja.²⁵¹

Espoolaisuuden keskeisimmäksi kliseeksi nousi Länsiväylän perusteella nimenomaan omakotitalo ja oma piha. Espoo houkutteli 2000-luvun alkupuolella erityisesti pääkaupunkiseudun rikkaita lapsiperheitä, jotka halusivat isompia neliöitä. Espoon rakennuskannasta 2000-luvun alussa oli reilusti yli 40 % pien- tai rivitaloja, kun vastaava luku Helsingin puolella oli vain 14 %. Siksi työssä käyneet lapsiperheet hakeutuivat paljolti Espooseen Helsingin sijasta.

8.6.1 Yksityisautoilu

Rikkaiden, omakotitaloissa asuvien Espoo ei ollut pelkästään uusi mielikuva, vaan tämän kaltaista retoriikkaa oli käytetty jo 1970-luvun keskustelussa. Tällöin Länsiväylässä puhuttiin nousukkaista ja 1980-luvulla puhe keskittyi espoolaisiin juppeihin. 1970-luvulla menestyviin espoolaisiin liitettiin erityisesti auto, jolla saatettiin ajaa joka paikkaan. Länsiväylän numerossa 15 (1973) Markku Marttinen kuvaili espoolaisuutta ja autoilua seuraavasti:

Nousukasmaisuus näkyy Espoossa parhaiten liikenteessä ja kulttuurissa. Kummastakaan ei välitetä. Autoilijat ovat kurittomia. Kulttuuripalvelut on haettava muualta. Aika näyttää tasaantuuko nousukkuus.²⁵²

Yksityisautoilun suosio liittyi Espoon hajanaiseen kaupunkirakenteeseen ja heikkotasoiseen infrastruktuuriin. Aineiston mukaan julkisen liikenteen puuttuminen tarkoitti monille oma auton hankkimista, jopa vasten tahtoa. Keski-Espoon junaliikenne helpotti radan varrella asuneita, mutta esimerkiksi Etelä-Espoon asukkaat joutuivat usein turvautumaan autoon. Länsiväylässä asiaa ihmeteltiin esimerkiksi numerossa 13 (1973) seuraavin sanakääntein:

Mihin Espoo on menossa, kun espoolaisella täytyy olla auto ja vene saadakseen palveluja ja virkistystä ja voidakseen käydä töissä... ...Eikö verorahoilla pitäisi hankkia asukkaille parempaa elämisen laatua, työtä, viihtyisyyttä,

²⁵¹ Länsiväylä numero 63, 2003, 4.

²⁵² Länsiväylä numero 15, 1973, 8.

virikistysmahdollisuuksia, kulttuuri ja muita palveluksia. Ettei elettäisi Helsingin ”siivellä”.²⁵³

Tämän tyyppistä keskustelua esiintyi monella tasolla niin yleisöosastolla kuin uutisissa. Espoolaisuuteen määriteltiin autoilu kuuluvaksi, koska se oli monelle ainoa tapa liikkua pidempiä matkoja.

Aineiston pohjalta voidaan sanoa, että autoilu jakoi espoolaisia kahteen leiriin. Toisille auto oli pakollinen heikon julkisen liikenteen vuoksi. Toiset taas käyttivät energiansa autoilijoiden etujen parantamiseen. Puolestapuhujat eivät silti olleet mitenkään näkyvä ryhmä. Keskustelu autoilusta lisääntyy 1980-luvulla. Tähän vaikuttivat erityisesti Länsiväylän ruuhkat, jotka näkyivät monien ihmisten arjessa. Tässä keskustelussa autoilun puolustajat pyysivät esimerkiksi lisäkaistoja henkilöautoille. Autoilun vastustajat taas katsoivat, että Espoo on jo tähän mennessä tukenut aivan liikaa yksityisautoilua.

2000-luvun keskustelussa IT-alan synnyttämällä nousukkailla näytti olevan pelkän auton sijaista nyt koko paketti eli auto, omatotalo ja oma piha. Näistä nimenomaan oma piha ja omakotitalo kuvastivat espoolaisten mielenmaisemaa 2000-luvulla. Tämä näkyi esimerkiksi metrokeskustelussa. Metron rakentamisen edellytyksenä esitettiin rakentamisen tiivistämistä Espoon rannikkoalueella. Tämä kuitenkin soti sitä ajatusta vastaan, minkä vuoksi rikkaat lapsiperheet olivat alueelle muuttaneet. Monet heistä halusivat tilaa pääkaupungin vierestä, josta oli helppo ajella autolla tarvittavien palveluiden perässä. Nyt tätä espoolaista mielenmaisemaa oltiin viemässä heiltä pois.

²⁵³ Länsiväylä numero 13, 1973, 3.

9. Yhteenveto: Infrastruktuurin ohjaama paikallisidentiteetti

9.1 Historian asettamat lähtökohdat

Tutkielmani tavoitteena on ollut hahmottaa espoolaisen identiteetin syntymistä ja samalla kuvata sen taustalla vaikuttaneita historiallisia tekijöitä. Alueidentiteetin selvittämiseksi tutkielmassa tarkasteltiin Espoon paikallislehteä nimeltä Länsiväylä. Lehden ongelmallisuutta identiteetin tutkimisessa selvennettiin kappaleessa kuusi. Suurin haaste aineistossa koski sen historiaa, joka sijoittuu alun perin Tapiolaan kaupunginosaan ja sittemmin Etelä-Espooseen. Huolimatta aineiston ongelmakohdista, tutkielmassa on pystytty kuvaamaan sitä ympäristöä, missä espoolaisuus syntyi ja kehittyi.

Tutkielmassani ei ole pyritty antamaan täydellistä kuvaa espoolaisuuden kehittymisestä, vaan kertomaan sen kehitykseen vaikuttaneista suurista linjoista. Olen tietoisesti jättänyt käsittelemättä monia Espoon kaupunginosia, koska ne eivät ole olleet historiallisesti niin merkittävässä asemassa. Tällaisia alueita olivat esimerkiksi Kauklahti, Matinkylä ja Kivenlahti, jotka kaikki ovat sittemmin kasvaneet merkittävään asemaan Espoossa, mutta aineiston perusteella ne eivät vaikuttaneet suuresti espoolaisuuden syntymiseen. Lisäksi olen jättänyt käsittelemättä Pohjois-Espoon alueen, joka aineistossa esiintyi lähinnä luontona (erityisesti Nuuksion alue). Vuonna 2017 Pohjois-Espoossa asuu noin 11 000 asukasta, kun koko Espoossa asui noin 275 000 asukasta.²⁵⁴

Identiteetin muodostumisen hahmottamiseksi tutkielmassa on kuvattu perusteellisesti Espoon lähihistoriaa, koska tällä on ollut merkittävä asema paikallisidentiteetin syntymiseen. Kuten sosiologi Wanda Rushing määrittää, paikallisidentiteetti tukeutuu aina menneisyyteen. Historian kulku tekee yhteisöstä yhteisön ja viime kädessä sen avulla voidaan määrittää kokonaisia ihmisryhmiä. Rushingin tutkimassa Mempihisin kaupungissa sen asukkaat pystyivät aina viime kädessä turvautumaan sen historiaan ja se teki paikasta erottuvan myös globalisaation kontekstissa.²⁵⁵ Espoon kohdalla historia ei kuitenkaan ole toiminut samanlaisena identiteetin kiinnittymispisteenä. Itse asiassa on hämmentävää, ettei yhteistä historiallista tarinaa päässyt

²⁵⁴ https://www.espoo.fi/download/Espoon_asukasluku_vuodenvaihteessa_20162017/b4e36089-73ab-4377-801a-1e57a5453468/88389 (viitattu 20.2.2019)

²⁵⁵ Rushing 2009, 187-188.

syntymään, vaikka Espoon pysyvän asutuksen ja sen keskeisen maamerkin, Espoon kirkon, rakentaminen voidaan ajoittaa aina 1400-luvulle asti.

1500- ja 1600-luvuilla Espoon kirkon ympärille eli kirkonkylän alueelle keskittyi asutusta, josta oli mahdollista tunnistaa silloisen Espoon keskusalue. Ajan myötä alueen ympärille pääsi syntymään myös kilpailevia aluekeskuksia ja tämä hidasti yhtenäisen espoolaisuuden syntymistä. 1900-luvun alussa kilpailevista keskuksista Leppävaara halusi irrottautua Espoosta, koska Espoo ei ollut tarjonnut sille mitään syytä kuulua siihen. Tähän olisi kenties riittänyt halu kuulua espoolaiseen yhteisöön, mutta sellaista ei ollut. Leppävaaran historia oli Leppävaaran historiaa eikä Espoon yhteistä historiaa.

Maailmansotien jälkeisenä aikana Espoon päättäjät katsoivat tarpeelliseksi yhdistää hajanainen Espoo yhdeksi. Olihan alueelle kerääntynyt Helsingin vetovoiman ansiosta suuri määrä työväestöä, joka tarkoitti samalla suuria verotuloja. Alueen yhdistäminen ei kuitenkaan ollut helppoa. Lukuisat eri kaupunkikeskukset johtivat lopulta päätökseen toteuttaa neljän asutuskeskuksen malli. Hajanaisuus hyväksyttiin osana kaupunkirakennetta, joka tarkoitti, ettei yhtä isoa keskustaa aiottu edes rakentaa. Jälkikäteen voidaan sanoa, että se oli espoolaisen identiteetin kehittymisen kannalta merkittävä päätös. Espoolle ei rakentunut keskustaa, jonka historiaan ja rakennuksiin espoolaisuus olisi voinut nojata. Vielä haastavammaksi asia muodostui, kun Tapiolaa eikä Leppävaaraa hyväksytty hallinnolliseksi keskuksiksi niiden sijaintinsa vuoksi. Kumpi tahansa näistä alueista olisi varmasti pystynyt kasvamaan eräänlaiseksi pääkeskustaksi. Espoon keskus kuitenkin ei ikinä pystynyt lunastamaan sitä paikkaa sen kaukaisen sijaintinsa vuoksi.

1960-, 1970- ja 1980-luvut olivat espoolaisuuden kannalta sekavaa aikaa. Espoota pyrittiin rakentamaan samanaikaisesti neljään asutuskeskukseen, joita yhdistivät lähinnä tiet ja heikko joukkoliikenne. Samaan aikaan Espoossa oli kuitenkin jo selkeä, omaleimainen ja jopa maailmalla tunnettu keskus nimeltä Tapiola. Hallinnollinen keskus rakennettiin lopulta Muuralan alueelle, mutta Tapiolasta tuli sittemmin Espoon kulttuurillinen keskus. Espoon sisäinen liikenne teki asukkaille vaikeaksi asioida eri keskuksissa. Junaradan varrella asuneille keski-espoolaisilla oli helpompi matkustaa Helsinkiin viihtymään kulttuurin parissa. Etelä-espoolaisille taas oli luonnollista asioida Tapiolassa, mutta kulttuurin harrastaminen oli sielläkin mahdollista vain

Helsingissä. Jos vielä oma työpaikkakin sattui olemaan Helsingissä, niin Espoo saattoi todella tuntua nukkumalähiöltä.

Tutkielmani perusteella väitän, että espoolaisuuden syntyminen ja kehittyminen on aina seurannut Espoon infrastruktuurin kehittymistä. Infrastruktuuri keskeytti yhteisen espoolaisuuden syntymisen jo 1900-luvun alussa ja tämä on näkynyt aina 2000-luvulle saakka. Tässä yhteydessä emme voi sivuuttaa Helsingin merkitystä espoolaisen identiteetin määrittäjänä. Silti yksittäisesti suurin merkitys espoolaisuuden hitaaseen kehittymiseen oli infrastruktuurilla. Tämä näkyi myös Länsiväylän aineistossa, jossa erilaiset identiteetit kohtasivat toisensa infrastruktuuriin liittyneessä keskustelussa. Voidaan puhua myös historian polkuriippuvuudesta, jossa ensin juna ja autotiet ja sittemmin metro ja jäähalli ohjasivat ihmisten käsitystä espoolaisuudesta.

9.2 Espoolaisuuden synty

Kuten edellä mainittiin, espoolaisuuden syntymisessä kaikista merkittävintä on ollut infrastruktuurin asettamat lähtökohdat. Helsingin rakentuminen ja kahdenlaisen Espoon syntyminen muodostivat sen identiteetin tyhjiön, josta myös johdannossa puhuttiin. Tässä ympäristössä esimerkiksi urheiluseurojen on ollut mahdotonta vedota yhteiseen, historiassa muodostuneeseen, alueidentiteettiin. Haastavista lähtökohdista johtuen espoolainen identiteetti ei missään nimessä ollut vahva vielä 2000-luvun taitteessa. Aineiston perusteella identiteetti sai silti sen ensimmäiset tukipilarit jo 1970-luvulla. Aikalaiset piirsivät espoolaisuuden kuvaamaan luontoa, tarkoitti se sitten pohjoisessa ollutta Nuuksiota tai omaa lähimaastoa. Luontomaisuus oli Espoossa vahvasti läsnä, sillä se aineiston mukaan muistutti enemmän maaseutua kuin kaupunkia. Monet asukkaista olivat riippuvaisia Helsingin tarjoamista työpaikoista. Espoo loi kuitenkin mukavan vastapainon pääkaupungin tiheälle kaupunkirakenteelle. Näin Espoo erottautui puheessa Helsingistä ja siitä tuli toinen espoolaisuutta määrittävä tekijä. Espoolaisuus oli yhtä kuin luonnonläheisyyttä Helsingin vieressä.

Aineiston perusteella espoolaisuutta määrittivät silti enemmän erottavat kuin yhdistävät tekijät. Espoolaisuus oli ongelmallista ennen kaikkea hajanaisuuden vuoksi ja se vaikutti negatiivisesti alueen poliittiseen päätöksentekoon. Ensin piti päättää, mitä keskustaa rakennetaan ja siksi väitän, ettei neljän asutuskeskuksen malli ollut selvä edes Espoon päättäjille. Voidaan myös kysyä, miten

kaupunki olisi voinut edes yhdistää asukkaita, jos se ei tarjonnut sen asukkaille siihen tarvittavia julkisia yhteyksiä. Toisaalta Espoossa ei ollut mitään yhdistettävääkään. Jos sisäiset linjat olisivat olleet kannattavia, olisi niitä varmasti avattu jatkuvasti lisää. Näin ei kuitenkaan tapahtunut. Espoolaisten oli helpompi asioida omissa lähiöissään ja/tai Helsingin keskustassa.

2000-luvulle tultaessa espoolaisuus oli saanut merkittävästi lisää määritelmiä. Puhuttiin ”hi-tech-espoolaisista”, ”kulttuuriespoolaisista”, ”omakotiespoolaisista” ja ”hyväosaisista espoolaisista”. Nämä määritelmät eivät olleet kaikkien yhteisesti jakamia, mutta uudet identiteetit merkitsivät, että espoolaiset määrittelivät itsensä yhä useammin nimenomaan espoolaisiksi. Heillä oli jotain millä erottautua. Teija Ojankosken alueellisen identiteetin määritelmän mukaisesti alueet tarjoavat erilaisia identiteettejä, joista jokainen valitsee itselleen sopivia palasia. Näin paikallinen identiteetti kehittyy ja on keskustelussa muiden identiteettien kanssa.²⁵⁶ Uudet identiteetit erottivat espoolaisia erityisesti helsinkiläisistä. Heistä, joihin espoolaiset aineiston mukaan vertasivat itseään jatkuvasti.

Kaikista identiteeteistä voimakkain oli aineiston mukaan ”hi-tech-espoolaisuus”. Se oli luonnollista, jos ymmärrämme silloisen Suomen ajankuvan. Nokian voittomarssi ja IT-alan kasvu olivat merkittäviä voimia koko Espoolle ja Suomelle. Ennen yrityskeskittymiä Espoolla oli käynyt tuuri, kun se oli saanut Espooseen Teknillisen korkeakoulun. Koulusta muodostui lopulta merkittävä osa espoolaista hyvinvointia. Teknillinen osaaminen loi perustan uudelle teknologiakeskukselle. Teknologian keskittyminen Espooseen ei silti ollut pelkästään tuuria. Espoo edisti tietoisesti yritysten pakkautumista alueelleen ja työpaikkojen myötä alueelle muutti yhä hyvätuloisempia asukkaita. Osittain maaseutumaisesta Espoosta löytyi hyvätuloisille sopivaa omakotitaloasutusta, sillä aluekeskusten väliin jääneet alueet olivat usein kaavoitettu nimenomaan pientaloalueiksi. Hajanaisuus sopi heille hyvin ja siitä muodostui parempituloisten mielenmaisemaa. Toisaalta monille samainen hajanaisuus tarkoitti identiteetin puutetta. Espoolla ei ollut tarpeeksi merkittäviä rakennuksia, historiallista keskustaa tai ylipäättänsä yhteistä tarinaa, johon asukkaat olisivat voineet viimekädessä tukeutua.

²⁵⁶ Ojankoski 1987, 37.

Johdannossa esitellyssä Niemelän Pro Gradu -tutkielmassa ranualaisten alueidentiteetti tukeutui ennen kaikkea yhteisöllisyyteen, symboleihin, murteeseen ja luontoon. Espoolaisuudessa pystymme tämän tutkielman perusteella tunnistamaan lähinnä luontoon liitettyt kuvailut alueidentiteetistä. Kuten ranualaisuus Niemelän tutkielmassa, tapiolalaisuus kandidaatintutkielmassani oli perustunut ajatukseen vahvasta yhteisöllisyydestä, joka nojautui keskustan symboliikkaan. Aineiston perusteella espoolaisuuteen ei kuitenkaan kuulunut kumpikaan näistä kiinnityspisteistä.

Aluetieteen professori Olli Kultalahden mukaan alueet saavat aina merkityksiä, koska ne ovat asukkailleen yhteiskunnan peili. Toisin sanoen yhteiskunnan aiheuttamat muutokset näkyvät jokaisen lähialueella ja siksi alue muodostaa aina jonkinlaisen identiteetin. Ihmiset hahmottavat ympäröivän maailman yhteisöjen kautta, riippumatta alueidentiteetin vahvuudesta. Näin tapahtui myös Espoossa. Vahvemman espoolaisuuden synnyssä auttoivat infrastruktuurin parannukset sekä yritysten tuomat edut, kuten raha ja tunnettavuus. onkin huomattavaa, että espoolainen alueidentiteetti korostui globalisaation myötä eikä toisin päin.²⁵⁷

9.3 Merkityksestä

Johdannossa esitettiin kysymys, mitä oikeastaan menetämme, jos Espoo lakkaisi olemasta? Aineiston perusteella voidaan sanoa, että 2010-luvulla menettäisimme paljon enemmän kuin kaupunkia perustaessa 1970-luvulla. Toisaalta Espoo ei ollut vielä 2000-luvulla tullessa onnistunut kehittämään edes väljää yhteisöllisyyden tunnetta. Syy tähän johtui täysin yhteisen historian puutteesta. Viime kädessä paikallinen identiteetti nojaa menneisyyteen eivätkä espoolaiset selkeästi tunne sitä omakseen. Ajan myötä tämä tulee mahdollisesti muuttumaan, jos espoolaiset pystyvät omaksumaan paremmin alueensa historian. Kehitystä edesauttaa kasvavat toisen ja kolmannen sukupolven espoolaiset. Heille espoolaisuus nojaa ennen kaikkea menneisyyteen.

²⁵⁷ Kultalahti 1990, 15-18.

Asiaa voidaan pohtia kuntaliitosten kautta. Zimmerbauer on selventänyt, kuinka alueellinen identiteetti ja imago ovat samankaltaisen prosessin, eli aluepuhunnan lopputulos. Parhaiten paikallisidentiteettien voimakkuutta voidaan mitata kuntaliitosten yhteydessä.²⁵⁸ Vuonna 2002 Länsiväylä selvitti yhdessä Taloustutkimus Oy:n kanssa pääkaupunkiseudun asukkaiden halukkuutta yhdistää Kauniaisten, Espoon ja Vantaan kunnat yhdeksi Helsingin metropolialueeksi. Eniten vastustusta tämä herätti Kauniaisissa, jossa 70 % asukkaista vastusti kuntaliitosta. Vastaavasti Espoossa kuntaliitosta vastusti 53 % ja Vantaalla 34 % asukkaista.²⁵⁹ Tämän kyselyn perusteella näyttäisi siltä, että 2000-luvun alkupuoleen mennessä Espoosta oli tullut tunnistettava alue.

Vaikka espoolaisuuden merkitys on selkeästi kasvanut, voi haasteeksi tulevaisuudessakin muodostua sekava kaupunkirakenne. Sitä tuskin auttaa lähiöiden kasautuminen yhteen. 2000-luvun aineistossa on lisäksi nähtävissä uudenlaisia kehityskulkuja. Selkeän keskustan sijaan Espoo on kaavoittanut lukuisia kauppakeskuksia, joista merkittävimmät ovat Länsiväylän varrella sijaitseva Iso Omena ja Leppävaaran keskustassa sijaitseva Sello. Kyseiset kauppakeskukset sisältävät kauppojen lisäksi kunnan palveluja kuten kirjastoja, lähipalvelupisteitä ja jopa kaupungin sairaalapalveluita. Sen lisäksi niissä sijaitsevat Espoon merkittävimmät viihdepalvelut, kuten elokuvateatterit, keilahallit, yökerhot ja esimerkiksi konserttisali. Näin kaikki tarvittava voidaan hoitaa yhdessä paikassa. Historiantutkijan näkökulmasta kehitys näyttää luonnolliselta. Ilman selkeää keskustaa tämänkaltaisille jättikauppakeskuksille on ollut kysyntää. Uusi sukupolvi on hyväksynyt kauppakeskusidentiteetin osana espoolaisuutta, vaikka aikaisemmalle sukupolvelle se näyttäytyi ongelmallisena. Vuonna 2019 Ison Omenan ja Sellon rinnalle on tullut Tapiolan Ainoa - kauppakeskus ja Espoonlahteen rakennetaan uutta Lippulaivan kauppakeskusta (tarkoitus valmistua vuonna 2021²⁶⁰). Näyttää vahvasti siltä, että 1960-luvulla tehty päätös neljästä suuresta aluekeskuksesta tulee tulevaisuudessa tarkoittamaan neljää suurta kauppakeskusta.²⁶¹

²⁵⁸ Zimmerbauer 2008, 17.

²⁵⁹ Länsiväylä numero 6, 2002, 1.

²⁶⁰ <https://www.citycon.com/fi/kauppakeskukset/kehityshankkeet/lippulaiva> (viitattu 24.1.2019)

²⁶¹ Espoossa on tämän lisäksi lukuisia pienempiä kauppakeskuksia, mutta nämä ovat niistä kävijämääriltään merkittävimmät.

<http://www.kauppakeskusyhdistys.fi/media/kauppakeskusjulkaisu/2018-kauppakeskusjulkaisu.pdf> (viitattu 31.1.2019)

Antti Häkkisen kuvailemat suomalaiset sukupolvet avaavat hyvin erilaisia espoolaisia identiteettejä ja niiden merkitystä.²⁶² Suuret sukupolvet, jotka muuttivat maalta Espooseen eivät tunteneet alueen juuria omakseen. Heidän mielestään espoolaisuutta ei ollut olemassa, mutta aineiston perusteella he selkeästi olisivat sitä toivoneet. Maalta muuttaneena he kantoivat mukanaan ajatusta vanhasta Suomesta, joka perustui yhteisöllisyyteen ja paikallisuuteen. Vastaavasti 2000-luvulla espoolainen sukupolvi oli urbaani ja kansainvälinen. He vaihtoivat kuulumiset uudella Nokian puhelimella eivätkä kotikaupungin jääkiekkopelissä. Yhtä lailla hekin kaipasivat paikallisidentiteettiä, sillä halusivathan hekin kuulua johonkin. Espooseen ei kuitenkaan ollut syntynyt missään vaiheessa tarpeeksi vahvaa espoolaisuutta ja siksi sen rinnalle pääsi syntymään vahvempi ja globaalimpi espoolaisuus. Olennaista espoolaisuuden muodostumisessa oli, että 2000-luvun globaalimman sukupolven rakennuspalikat olivat merkittävästi erilaiset kuin aikaisempien sukupolvien. Ensimmäiset 1800-luvulla alueelle muuttaneet huvilakulttuurin edustajat eivät pystyneet ammentamaan yhteistä historiaa, koska se ei ollut espoolaista historiaa vaan perustui kaupunginosien historiaan. Toisen maailmansodan jälkeiset espoolaiset taas eivät pystyneet rakentamaan yhtenäistä historiaa johtuen infrastruktuurin sekavuudesta ja jatkuvasta maaltamuutosta. Vasta 2000-luvulla espoolaisilla oli riittävästi yhteistä historiaa, yhtenäisempi infrastruktuuri ja ennen kaikkea menestystarina, jonka pohjana toimi Nokia.

9.4 Alueellinen identiteetti ja globalisaation konteksti

Globalisaation myötä alueellinen erottautuminen on muodostunut yhä tärkeämmäksi. Alueiden välinen kilpailu pakottaa kuntia panostamaan yhä enemmän omaan imagoon ja alueelliseen identiteettiinsä. Zimmerbauerin mukaan tämä globalisaation aiheuttama muutos on ollut huomattavaa myös Suomessa. Alueita markkinoidaan yhä voimakkaammin ja samalla imagotyöhön laitetaan yhä enemmän rahaa. Hyvä imago perustuu kuitenkin aina viime kädessä alueelliseen identiteettiin, sillä se luo perustan imagotyölle.²⁶³ Espoossa alueellinen identiteetti oli aineiston mukaan heikko ensimmäiset parikymmentä vuotta ja se teki myös Espoon imagotyöstä hankalaa. Puheet innovatiivisesta, neljän keskustan mallista eivät menneet asukkaille läpi. On

²⁶² Häkkinen 2013, 21-55.

²⁶³ Zimmerbauer 2015, 68.

ironista, että Espoon kaupungin 20-vuotisjuhlissa juhlittiin myös 40-vuotista Tapiolaa. Länsiväylän perusteella kaikille oli selkeää mikä Tapiola oli ja mitä tapiolalaisuus tarkoitti, mutta espoolaisuus sen sijaan oli vielä vaikeasti hahmoteltava kokonaisuus.

Tilanne muuttui 2000-luvulla. Globalisaation mahdollistamat IT-markkinat olivat luoneet Espoon teknologiakeskuksesta merkittävän alueellisen toimijan jopa Euroopan tasolla. Sen päälle espoolaisten oli yhä helpompi rakentaa omaa identiteettiä. Menestys teknologiassa loi tunnistettavuutta ja yhteistä historiaa. Aineiston perusteella Espoo on imagotyössään pyrkinyt erottautumaan yritysystävällisenä teknologiakaupunkina. Tutkielman perusteella ei voida sanoa, mikä merkitys Espoon omalla aluepuheella oli identiteetin kehitykseen. Ainakin se aineiston mukaan loi paljon keskustelua ja siten piti yllä diskurssia teknologisesta Espoosta. Zimmerbauerin mukaan imagopuhunnalla onkin kaksisuuntainen vaikutus. Vaikka alueidentiteetti on alueellisen imagon tärkein käyttövara, vahvistaa imagotyö myös alueellista identiteettiä.²⁶⁴

Espoon alueidentiteetin avaaminen tässä tutkielmassa on kuvastanut hyvin uudenlaista lokaalia, joka mukautuu globaaliin maailmaan. Perinteinen lokaalisuus näkyi aineistossa esimerkiksi vertailuna Helsinkiin. Kuitenkin samaan aikaan Espoo kuvattiin osana suurempaa tarinaa Suomesta, jossa lokaalisuus tarkoitti Etelä-Suomea tai jopa Pohjois-Eurooppaa. Tutkielman perusteella on vaikea arvioida kuinka paljon globalisaatio määrittää lokaalia. Espoolaisuuden merkityksen kasvamisessa globalisaatiolla oli suuri merkitys, mutta samalla se tarkoitti uudenlaista lähestymistapaa lokaalin. Espoon lokaalisuus 1970-luvulla ei tarkoittanut samaa mitä se tarkoitti 2000-luvulla.

9.5 Lopuksi

Tämä tutkielman perusteella emme voi sanoa, kuinka vahva espoolainen identiteetti oli 2000-luvun alkupuolella. Alueellisen identiteetin vahvuutta on vaikea mitata siitä perustavanlaisesta syystä, että se tarkoittaa jokaiselle eri asiaa. Espoolaisuus on historian myötä saanut kuitenkin jatkuvasti uusia merkityksiä, koska Espoon on ollut pakko erottautua muista ja se on tehnyt niin ennen kaikkea menestyäkseen. Kehitykseen on vaikuttanut voimakkaasti Helsingin läheisyys.

²⁶⁴ Zimmerbauer 2015, 69.

1960-luvun lähtökohdista katsottuna ei ollut ihme, että alueellisen identiteetin muodostaminen kesti hyvin pitkään. Tulevaisuudessa Espoon kehittyminen lepää ennen kaikkea alueellisen identiteetin varassa. Aineiston perusteella päätöksenteko Espoossa tuntui haastavalta, sillä päättäjillä ei ollut yhteisymmärrystä siitä, mitä ja mihin ollaan rakentamassa. Hiljalleen Espoon kaupunkirakenne on auennut sen asukkaille ja aiemmin negatiivisista ominaisuuksista on tehty jopa voimavaroja. Tulevaisuudessa erottautuminen on globalisaation vuoksi yhä tärkeämpää ja siksi alueellinen identiteetti tulee olemaan Espoossa, kuten muissakin kunnissa yhä merkittävämmässä asemassa. Ihmisten tarve tuntea kuuluvansa johonkin ei ole kadonnut.

Tutkielman suurin löydös on ehdottomasti infrastruktuurin merkittävä vaikutus espoolaisen alueidentiteetin kehittämisessä. Tämä herättää aihetta jatkotutkimukselle, sillä tämä ajatus ei esiintynyt missään tutustumassani tutkimuskirjallisuudessa. Yhtä lailla olisi mielenkiintoista hyödyntää jo olemassa olevaan Länsiväylän aineistoa. Miksi jotkut aiheet nousivat esille ja esimerkiksi suuresta suomenruotsalaisvähemmistöstä ei puhuttu juuri lainkaan. Tai miksi 1990-luvulla vietettiin Espoon 20-vuotisjuhlia, mutta 2000-luvulla vietettiin Espoon 550-vuotisjuhlia? Espoolaisuuden tutkimusta voisi jatkaa myös elämänkulkuanalyysin avulla. Mitkä olivat eri aikakausien espoolaisille merkityksellisiä yhteiskunnallisia, kulttuurillisia ja sosiaalisia konteksteja. Elämänkulkuanalyysin avulla voisimme suhteuttaa paremmin myös tämän tutkielman tuloksia alueidentiteetistä globalisaation kontekstissa.

10. Lähteet

Arkistolähteet:

Kansalliskirjasto, Päänimike Länsiväylä, Uutiset Espoosta vuodesta 1954

ISSN: 0356-2352

Kustantaja: Medialehdet OY

Julkaisupaikka: Espoo 9.1.1969 – julkaistaan edelleen helmikuussa 2019

Tässä tutkielmassa käytetyt vuosijulkaisut: 1971-1973, 1981-1983, 1990-1992 ja 2001-2003.

Artikkeleita ja uutisia käytetty yhteensä 1397.

Kirjallisuus:

Alasuutari, Pertti: Laadullinen tutkimus 2.0. Vastapaino, Tampere 2014.

Alopaesus, Harry; Leino, Anja & Ropponen, Liisa: Välähdyksiä keskiajasta - Espoo Keskiajalla ja uuden ajan taitteessa, Espoon Kaupunginmuseum, Espoo 1999.

Andersson, Benedict: Imagined Communities, Verso, Lontoo 1983.

Björkman, Sten; Heporauta, Arne; Perkko, Mariliina; Tuominen, Laura: Alberga, Espoon kaupunginmuseum, Espoo 1997.

Anttila, Erko: Esikaupunkien vuosisata, paikallinen yhteisöllisyys Helsingin seudun vanhoissa työväen esikaupungeissa, Helsingin yliopisto, Helsinki 2015.

Castells, Manuel: The power of identity, Malden, MA, Wiley-Blackwell cop 2010.

Ekholm, Henrik; Rapila, Alpo; Virtanen, Lyyli: Espoo Kotiseutuoppi, Weilin+Göös, Espoo 1970.

Gillberg, Erik; Siukosaari, Asko & Paikkala, Sirkka: Westend – Huvilakaupunki, Espoon kaupunginmuseum, Espoon kaupungin kotiseutusarja, Espoo 1990.

Groote, Peter; Huigen, Paulus & Haartsen, Tialda: Claiming rural identities, Van Gorcum & Comp. 2000.

Haapala, Pertti: Talous- ja sosiaalhistorian tutkimus Suomessa 1900-luvulla. Teoksessa Sini Kangas, Marjatta Hietala ja Heikki Ylikangas (toim.) Historia eilen ja tänään. Historian ja arkeologian suunnat Suomessa 1908-2008. Helsinki, 2009: Suomen tiedeseura, 70-82.

Hague, Cliff; Jenkins Paul: Place identity, planning and participation, Routledge, Lontoo 2005.

Hall, Stuart: Identiteetti. Suomentanut Herkman, Juha, Vastapaino, Tampere 1999.

Hatakka, Elina; Hellström, Mauritz & Marttinen, Markku: Länsiväylän villit vuodet 1969 – 1998, Media Marttinen, Espoo 2015.

Hertzen, v. Heikki: Koti vaiko kasarmi lapsillemme, WSOY, Porvoo 1946.

Hällström, Jaana: Grankulla: Grankulla 1906 – 2006 Kauniainen, Lajinsa viimeinen, Kauniaisten kaupunki, Jyväskylä 2006.

Hiisiö, Ossi: Tapiola – Parempien ihmisten kylä, Tammi, Helsinki 1970.

Hurme, Riitta: Suomalainen lähiö Tapiolasta Pihlajanmäkeen, Suomen Tiedeseura, Helsinki 1991.

Häkkinen, Antti; Salasuo, Mikko; Salasuo; Puuronen, Anne ja Ojajärvi, Anni: Sosiaalinen albumi – Elämäntavat sukupolvien murroksessa, Unigrafia, Helsinki 2013.

Ikkala, Marja-Leena: Kylästä Lähiöön, Espoon kaupunki, Espoo 1989.

Lammers, Benjamin: The Birth of The East Ender: Neighborhood and Local Identity in Interwar East London. Journal of Social History; Volume 39, Issue 2, 2005.

Laakso, Tommi; Salonen Erja & Sillanpää, Pirkko: Keski-Espoo - Kivikauden kylästä kaupunkikeskukseksi, Keski-Espoo -seura, Espoo 1998.

Lahti, Matti J.: Espoo, Maalaispitäjästä suurkauppalaksi, Espoon kaupunki, Espoo-sarja 2, Espoo 1975.

Luoto, Reima T.A: Espoo – kasvun näkijät ja tekijät, Espoon aikakirjat, Espoon kaupunginmuseo, Saarijärvi 2004.

Jansen, Danni; Cuthill, Michael & Hafner, Diane: Defining Identity in the Face of Rapid Urban Growth: Changing Times in a Regional Australian City, Urban Policy and Research Vol 30, No. 2, 2012.

Jokinen, Arja, Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero: Kategoriat, kulttuuri ja moraali, Vastapaino, Tampere 2012.

Jokinen, Arja; Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero: Diskurssianalyysi – Teoriat, Peruskäsitteet ja käyttö, Vastapaino, Tampere 2016.

Kalela, Jorma: Historiantutkimus ja Historia, Gaudeamus, Helsinki 2002.

Kultalahti, Olli: Yhteiskunta ja alue, Gummerus, Jyväskylä 1990.

Maisala, Pertti: Espoo, Oma lukunsa kaupunkisuunnittelun, kaupunkirakentamisen ja kaavoitushallinnon kehitys vuoteen 2000, Espoon kaupunkisuunnittelukeskus, Helsinki 2008.

Majuri, Riikka: Siivikkalan nuorten alueellinen identiteetti, aluetietoisuus ja yhteisöllisyys, Tampereen yliopisto, 2012.

McNeill, J. R & McNeill, William: Verkottunut Ihmiskunta – Yleiskatsaus Maailmanhistoriaan. Suom. Vilokkinen, Natasha. Vastapaino, Helsinki 2002.

Nevanlinna, Tuomas & Relander Jukka: Espoo – Totuus Suomesta, Tammi, Porvoo 2000.

Niemelä, Anniina: ”Ei se oo mikään lakka vaan hilla” – Alueidentiteetin rakentuminen ja kiinnittymispisteet, Lapin yliopisto, 2017.

Nikander, Hagar: Espoo 1700-1865, Suomentanut Valpola, Aarne, Espoon kaupunki, Espoo, 1984.

Ojankoski, Teija: Oikea pieni kaupunki, maantieteen ja asukkaiden näkökulma suomalaiseen pikkukaupunkiin, Turun Yliopisto, 1987.

Perkins, Harve – Place, identity and everyday life in a globalizing world, Houndmills Basingstoke, New York, 2012.

Rushing, Wanda: Memphis and the Paradox of Place: Globalization in the American South, University of North Carolina Press, 2009.

Shao, Yuhan: Local Identity Identification & Assesment, University of Sheffield, 2014.

Tuomi, Timo: Puutarhakaupungin vaiheita – Arkkitehtuuriopas, Espoon Kaupunginmuseo, Espoo 1992.

Zimmerbauer, Kaj: Alueellinen imago ja identiteetti liikkeessä, väitöskirja, Helsingin yliopisto, Helsinki 2008.

Wirth, Louis: Urbanism as a Way of Life, The American Journal of Sociology, Vol 33, No. 1, pp. 1-24, The university of Chicago Press, 1938.

Äikäs, Topi: Imagoa etsimässä - Kaupunki- ja aluemarkkinoinnin haasteista mielikuvan mahdollisuuksiin, Suomen Kuntaliitto, Helsinki 2004.

Painamattomat lähteet:

Salomaa, Sami – Paikallisen yhteisöllisyyden muutos Tapiolassa vuosina 1953 – 2015, Kandidaatintutkielma, Helsingin Yliopisto 2015.

Sähköiset lähteet:

Tilastoja Espoosta – Espoon kotisivuilla esitettyä dataa omasta kunnasta. Viitattu 14.3.2018

[http://www.espoo.fi/fi-FI/Espoon_kaupunki/Tietoa_Espoosta/Tilastot_ja_tutkimukset/Tilastot_ja_tutkimukset_kuukausitiedote_\(134359\)](http://www.espoo.fi/fi-FI/Espoon_kaupunki/Tietoa_Espoosta/Tilastot_ja_tutkimukset/Tilastot_ja_tutkimukset_kuukausitiedote_(134359))

Tilastoja Ipswichin kaupungista – Ipswichin kotisivuilla esitettyä dataa omasta kunnasta. Viitattu 14.3.2018

https://www.ipswich.qld.gov.au/about_ipswich/statistics_facts

Espoon kirkon historiaa. Espoon seurakunnan kotisivuilla esitettyä historiaa. Viitattu 27.1.2019

<http://www.espoonseurakunnat.fi/kirkot-ja-tilat/kirkot/espoon-tuomiokirkko#>

Espoon historiaa – Espoon kotisivuilla esitettyä kunnan historiaa. Viitattu 27.1.2019

http://www.espoo.fi/fi-FI/Espoon_kaupunki/Tietoa_Espoosta/Historia#

Diskurssianalyysistä. Anita Saaranen-Kaupinen & Anna Puusniekka. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Viitattu 19.1.2019

http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L7_3_6_1.html

Espoon Lippulaivan kauppakeskuksesta - Rakennuttajan kotisivuilta. viitattu 24.1.2019

<https://www.citycon.com/fi/kauppakeskukset/kehityshankkeet/lippulaiva>

Espoon kauppakeskusten kävijämääristä – Kauppakeskushdistyksen kotisivuilta dataa. Viitattu 31.1.2019

<http://www.kauppakeskushdistys.fi/media/kauppakeskusjulkaisu/2018-kauppakeskusjulkaisu.pdf>

Kehä-kaksi -tien avaamisesta – ”Kehä 2 avataan tänään”. Helsingin Sanomat. Viitattu 29.1.2019

<https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000003921837.html>

Kiekko-Espoon historiasta – ”Suomalaisen jääkiekon kriisialueesta jäi jäljelle vain rauniot, nyt Kiekko-Espoo rakentaa espoolaiselle kiekolle linnan, jossa ei ole kuningasta.” Yle. Viitattu 27.1.2019

<https://yle.fi/urheilu/3-10455097>

Metron rakentamisen historiaa – Länsimetron kotisivuilla esitettyä dataa. Viitattu 22.1.2019

<https://www.lansimetro.fi/tietoa-hankkeesta/lahtokohdat/>

Metron rakentamisen historiaa. Uutinen viittaa Ylellä esitetty dokumenttiin nimeltä: Metro tuo – metro vie. Yle. Viitattu 27.1.2019

<https://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/11/21/helsingin-metro>

YTV:n eli nykyisen HSL:n historiaa – *”40 vuotta yhteistyötä pääkaupunkiseudulla.”* HSY:n kotisivuilla esitettyä historiaa. Viitattu 27.1.2019

https://www.hsy.fi/sites/Esitteet/EsitteetKatalogi/Julkaisusarja/1_2010_YTV.pdf

Tieteessä tapahtuu lehden numero 6 (2008), 74-79. Martti Tiurun esitys Teknillisen korkeakoulun historiasta. Viitattu 27.1.2019

<https://journal.fi/tt/issue/view/88>